

35 (323) ROK VII 31 SIERPNIA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA

NAPRZÓD DO CZYNU POZLOTOWEGO

Jak Polska długa i szeroka, przebiega przez nią fala czynu pozlotowego. Podejmują go tysiące chłopców i dziewcząt, pamiętnych uroczystego ślubowania zlotowego. Coraz lepiej, szybciej, wydajniej pracują brygady młodzieżowe w kopalniach i fabrykach, w Państwowych Gospodarstwach Rolnych, na kolejach i w hutach.

Młodzież Zakładów Przemysłu Bawełnianego w Łodzi tworzy nowe brygady produkcyjne, zobowiązując się jednocześnie przekraczać poważnie normy produkcji. Młodzi hutnicy z Ostrowca zobowiązali się skrócić czas remontu silników elektrycznych i zobowiązanie wykonali przed terminem. Na uroczystym zebraniu młodzieżowej załogi Zakładów im. Janka Krasickiego we Włochach pod Warszawą, na które przybyli delegaci z jednostki lotniczej, młoda robotnica, delgatka na Zlot, Lucyna Ptak zobowiązała się do 30 września br. wykonać przypadające na nią zadania Planu Sześcioletniego. Takich przykładów możnaby przytaczać mnóstwo.

A jak przedstawia się czyn pozlotowy w naszym lotnictwie sportowym?

Niestety, stwierdzić musimy, że przedstawia się on opłakanie. Fala entuzjazmu zlotowego opadła i piloci, mechanicy, personel administracyjny i techniczny nie nadąża wyraźnie za tempem i rozmachem, z jakim pracuje po Zlocie cała polska młodzież.

Tak być dalej nie może. Organizacje zetempowskie przy aeroklubach i ośrodkach szkoleniowych LL muszą natychmiast wzmóc pracę, muszą wyjaśniać znaczenie czynu pozlotowego. Nie chodzi tu o żadne mechaniczne formułki i frazesy, wręcz przeciwnie: zadaniem agitatorów i wszystkich aktywistów winno być rozbudzenie u wszystkich członków koła, a także najlepszej młodzieży niezorganizowanej entuzjastycznego stosunku do pracy i latania, bezkompromisowej walki z trudnościami, których jest przecież niemało.

Również i aparat polityczny w jednostkach terenowych LL musi zwrócić uwagę na rozwijanie współzawodnictwa pozlotowego, na nadawanie mu coraz nowych i wyższych form. Trzeba za wszelką cenę unikać przy tym martwych i nieżywych form pracy z młodzieżą, trzeba śmiało i samodzielnie wskazywać jej nowe, ciekawe formy pracy.

Szczególną troską wszystkich członków załogi aeroklubów winno być wykonanie i przekroczenie planu lotów. Nawet tam, gdzie warunki obiektywne poważnie utrudniły realizację dotychczasowego planu, trzeba zmobilizować w ramach współzawodnictwa pozlotowego wszystkie siły, aby plan lotów wykonać i możliwie najwyżej przekroczyć.

PRZED WYBORAMI DO SEJMU
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

26 października br. w całej Polsce odbędą się powszechne wybory do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Wezmą w nich udział wszyscy ludzie pracy miast i wsi, żołnierze, studenci, wszyscy, którym droga jest przyszłość, rozkwit i dobrobyt naszej Ojczyzny, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Weźmie w nich masowy udział młodzież — po raz pierwszy przystępująca do urn wyborczych z pełną odpowiedzialnością całej doniosłości wyborów. Nasza demokratyczna ordynacja wyborcza umożliwia młodzieży jak najszersze i jak najaktywniejsze włączenie się do rządzenia państwem. Ordynacja ta przyznaje również pełne prawa wyborcze, w przeciwieństwie do ordynacji wyborczej w wielu krajach kapitalistycznych, również kobietom i żołnierzom służby czynnej.

Posłowie, których wybierzemy w czasie nadchodzących wyborów, stanowić będą najwyższe przedstawicielstwo narodu. Decydować oni będą o najważniejszych dla naszego kraju sprawach, o jego przyszłości, o budownictwie socjalistycznym. Dlatego też każdy z nas, który będzie brał udział w wyborach musi się dokładnie i poważnie zastanowić nad kandydatem, na którego będzie głosował. Musi stale pamiętać i wyjaśniać to innym, że do Sejmu muszą wejść ludzie najlepsi, najbardziej godni zaufania — przodownicy pracy i racjonalizatorzy, aktywiści, wyróżniający się w pracy i twórczym wysiłku, partyjni i bezpartyjni, zorganizowani i niezorganizowani.

W akcji przedwyborczej musimy wziąć masowy udział wszyscy!

LOTNICTWO POLSKIE W SŁUŻBIE POKOJU



Pod hasłem „Lotnictwo polskie służy sprawie pokoju, służy masom pracującym miast i wsi" odbył się w całym kraju w dniach 18—24 sierpnia br. VI Tydzień Lotnictwa, zakończony w dniu 24 sierpnia br. Świętem Lotnictwa. Tegoroczny Tydzień Lotnictwa miał charakter szczególnie uroczysty. Włączyły się bowiem do jego obchodu organizacje ZMP-owskie, które wspólnie z kołami Ligi Lotniczej przeprowadziły szereg ciekawych imprez! Szczegółowe sprawozdanie z obchodu VI Tygodnia i Święta Lotnictwa zamieścimy w następnym numerze. Na zdjęciu powyżej samolot CSS-13 w akcji opylania lasów. Foto: LL

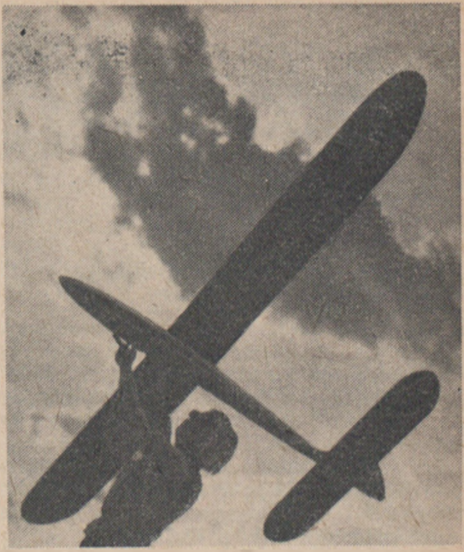
WYNIKI ZESPOŁOWE XVII OZML WE WROCŁAWIU

I miejsce Poznań — 13 843 64 pkt.;
II „ Katowice — 8 165 69 pkt.;
III „ Kraków — 7 541 58 pkt.;
IV „ Rzeszów — 5 063 47 pkt.;
V „ Wrocław — 4 877 37 pkt.;
VI „ Szczecin — 4 686 20 pkt.;
VII „ Bydgoszcz — 4 667 40 pkt.;
VIII „ Łódź — 4 640 30 pkt.;
IX „ Gdańsk — 4 189 50 pkt.;
X „ Białystok — 3 617 44 pkt.;
XI „ Kielce — 3 060 93 pkt.;
XII „ Lublin — 2 503 86 pkt.;
XIII „ Opole — 2 203 26 pkt.;
XIV „ Warszawa — 1 585 49 pkt.

Klasyfikację indywidualną zawodów podamy w numerze następnym.

PAŹDZIOREK Z KATOWIC BIJE REKORD POLSKI W BEZOGONÓWKACH

(Od specjalnego wysłannika SIM-u z Wrocławia)



Jedną w niewielu modelarek na XVII OZLM była kol. Piszczówna. Na zdjęciu górnym młodziutka zawodniczka ze swym modelem. Niżej: na starcie modeli szybowców wyczynowych. Zawodnik Gdański Andrzej Leitner (z lewej) będzie za chwilę wezwany do startu.

Wtorek, 12 sierpnia 1952. Trzeci dzień XVII Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających.

Na wstępie — krótkie dane charakterystyczne. Pogoda — po prostu wspaniała, a jak tu się mówi popularnie — „na medal", czyli olimpijska. Zawodników — 130 osób ze wszystkich okręgów Ligi Lotniczej, wśród nich wiele twarzy znanych z poprzednich zawodów ogólnopolskich. Umiejscowienie zawodów — urocze. Ktoś może powiedzieć, że jest to mało ważne dla modelarzy, ale jeśli tak powie, to się pomyli, gdyż atmosfera miejsca zawodów zawsze jakoś dostraja się do wyników (tzn. jeśli miejsce jest pozbawione uroku, to i wyniki przeważnie są ponure). Do tej pory wyniki XVII OZML swym poziomem mówią o tym, że miejsce na zawody wybrano doskonałe: na terenie dawnego, olbrzymiego lotniska, niedaleko Wrocławia. Jest tu pod bokiem obfitość wody, w postaci wielkich stawów (na starty wodnopłatów), jest także skrzętnie wybrane miejsce dla startów modeli na uwięzi — znajduje się ono na betonowej podłodze dawnego, rozebranego już hangaru.

Pierwszego dnia zawodów w niedzielę dnia 10 sierpnia br. po uroczystym otwarciu, odbyły się starty modeli w **kategorii A: szybowce szkolne. Zwycięzcą w tej konkurencji** został **Józef Bujalski z Poznania,** osiągając **czas w trzech lotach 168,5 sek. Drugim** był Franciszek **Haide z Katowic** — czas 152,5 sek. **Trzeci** — Henryk **Rusek z Krakowa,** czas 131,5 sek.

W poniedziałek, dnia 11 sierpnia br. przeprowadzono **starty modeli szkolnych z napędem gumowym (kategoria B). Zwycięzcą** w tej kategorii modeli został **Henryk Rusek z Krakowa, czas 224,5 sek. Drugi** — Józef **Bujalski z Poznania** — 216 sek, **trzeci** Franek **Haide** — 147,5 sek. Tego samego dnia rozpoczęto starty modeli szybowców kadłubowych (kat. C). Loty tego rodzaju modeli przeciągnęły się do końca dnia następnego, tj. 12 sierpnia br. W dniu tym zaczęły się **starty modeli kadłubowych z napędem gumowym** (kat. D).

Przenosimy się na start. Rozwinięte są dwa starty: jeden dla szybowców kadłubowych, drugi — dla gumówek wyczynowych. Wśród komisarzy sportowych widać starych, zasłużonych modelarzy — Niestoja, Pawłowicza, Kurasza, Komudę, Burego i innych. Z wprawą kierują oni pracą na startach. Obok — miejsca dla modeli poszczególnych ekip, zasłonięte od wiatru i słońca specjalnym „parkanem" z płótna rozpiętego między wbitymi w ziemię palikami.

Przy starcie gumówek — ruch. Modele szybko wzbijają się w górę, jeden za drugim, jeden za drugim. Do tej pory, a jest godzina 13, **najlepszy czas uzy-**



Z największą uwagą zawodnicy obserwują loty modeli swych kolegów. Gdy trzeba są gotowi do udzielenia pomocy każdemu ze współtowarzyszy, jak to widzimy na zdjęciach poniżej.
Foto: Koszewski (4)





skał model Jana **WARYLAKA z Kielc**, utrzymując się **w powietrzu 1 min. 23,5 sek. Drugim** jest Jerzy **Kuźmia z Krakowa**, którego model utrzymał się **w powietrzu 1 min. 19 sek.**

Przy starcie szybowców — poruszenie. Biegnę szybko dowiedzieć się co się dzieje. Właśnie konfrontują czasy członkowie komisji. Słyszę głośny krzyk: Rekord! Otóż **modelarz Paździorek z Katowic** jest dziś **nowym rekordzistą — jego bezogonówka latała 19 min. 15 sek., bijąc rekord krajowy.**

Na wyniki narzekać na ogół nie można. I tak — **model Jana Imbirowicza z Wrocławia** — szybowiec „Albatros" konstrukcji radzieckiej (Motekajtisa) **wykonał** bardzo ładny, regularny **lot w czasie 22 min. 13 sek;** niemniej udanym lotem może pochwalić się **Zbisław SWARNOWSKI z Poznania** — jego **model BD-27** z napędem gumowym **miał czas lotu 1 min. 42,5 sek.**

Pogoda — w dalszym ciągu jak marzenie. Noszenie — dobre. Z warunków korzystają w pełni zawodnicy, podwyższając co parę minut wyniki.

Bardzo ładnie lata w tej chwili **model „Kubuś" — bis Henryka Grabowskiego z Krakowa.** Szybowiec ten utrzymuje się już w powietrzu **ponad 19 minut.**

Starty przebiegają sprawnie. Nie wszyscy, oczywiście mają szczęście. Nie bardzo się udaje lot Andrzejowi Leitnerowi z Gdańska, znacznie już lepiej idzie Mutkemu ze Śląska, którego model w tej chwili ląduje uzyskawszy czas 50 sek; **lot modelu Pawła Kuczerenki z Łodzi jest efektowny,** począwszy od ładnego holowania, a skończywszy na... wylądowaniu po 3 minutach i 10 sekundach. Niezbyt powodzi się WIĄZOWSKIEMU z Kielc. Jego duży, ładny model leci z dużą „pompą", szybko ląduje.

Po raz drugi startuje SWARNOWSKI — Poznań. Szczuplutki, młodziutki chłopczyk jest dobrym modelarzem, jego druga gumówka wykonała właśnie lot w czasie 1 min. 10 sek.

Właśnie wraca na motocyklu z pogoni za modelem Zdzisław Pakielewicz. Na siodełku z tyłu — komisarz Lech Komuda. Mają roześmiane „gębule" i... nie tylko to, bo również w rękach znaleziony **model szybowca Grabowskiego,** który **wykonał lot w ogólnym czasie 20 min. 16 sek.**

I znów — **Swarnowski.** Zawodnik ten **uzyskał** znów **doskonały czas, jego model utrzymywał się w powietrzu 2 min. 15 sek.** Jest to **najlepszy czas dnia w kategorii modeli kadłubowych z napędem gumowym.**

W dniu 12 sierpnia br. zakończono loty szybowców wyczynowych i modeli kadłubowych z napędem gumowym.

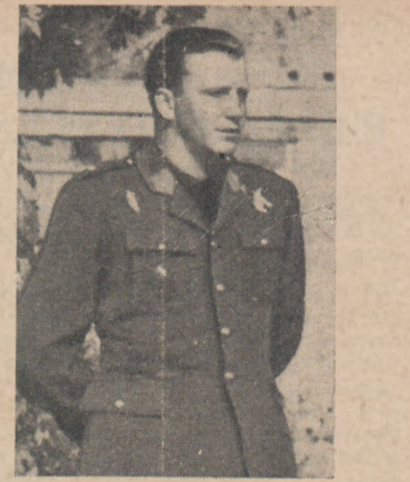
Najlepszy czas dnia w szybowcach wyczynowych osiągnął **model** wspomnianego już **Imbirowicza — 22 min. 13 sek. W kategorii gumówek kadłubowych, najlepszy czas miał model Swarnowskiego — 2 min. 15 sek.**

Jutro — emocja nielada. Starty modeli wodnopłatów i silnikowych wolnolatających.

JERZY ZARĘBSKI

Ludzie naszego lotnictwa

OFICER-PILOT ROJEK



Oficer-pilot Rojek

Zbliżał się wieczór. Na miejscu stałego postoju samolotów uwijali się mechanicy przygotowując sprzęt do jutrzejszych lotów. St. szer. Kamiński, wzorowy mechanik N-tej jednoski lotniczej, wraz z silnikowym kpr. Sosnowskim wykonywał ostatnie czynności.

W zasadzie samolot był już gotów do lotu. Jednak głębokie poczucie odpowiedzialności za pracę maszyny w czasie wykonywania zadania przez pilota nakładało na mechanika jeszcze większy obowiązek. Toteż jeszcze raz sprawdził wykonaną przez siebie i silnikowego pracę, aby samolot był sprawny w powietrzu.

Stwierdziwszy, że wszystko jest w porządku, zameldował technikowi o gotowości maszyny. Technik pododdziału po dokonanej kontroli polecił zakryć maszynę.

*

Dzień lotny rozpoczął się o świcie. Przodujący dowódca załogi, oficer pilot Rojek, przyjął raport mechanika st. szer. Kamińskiego. Meldując stan maszyny st. szer. Kamiński wymienił, jakie prace przeprowadził w samolocie.

Oficer Rojek przyjmując maszynę, skontrolował podwozie, przy którym st. szer. Kamiński zamienił przewody powietrzne oraz inne części i agregaty, po czym wykołował na start. Oceniając pracę silnika na słuch i według kontroli przyrządów stwierdził, że samolot był w pełni gotów do lotu.

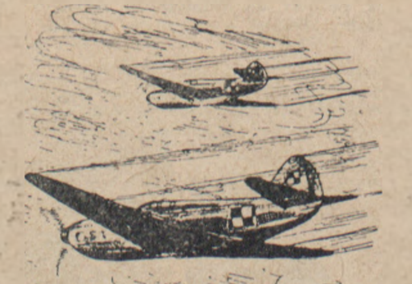
Kierownik lotótw zezwolił na start. Oficer Rojek miał za zadanie wykonać lot w celu przechwycenia „przeciwnika".

W powietrzu pilot otrzymał drogą radiową rozkaz lotu na obiekt, który miał być atakowany przez samoloty „przeciwnika".

Wiedząc, że za chwilę spotka się z „przeciwnikiem", ze zdwojoną uwagą obserwował powietrze.

*

Nagle zza chmury wynurzył się samolot „przeciwnika". Oficer Rojek z



pełnym spokojem i opanowaniem skierował samolot w jego stronę. Wykorzystując warunki meteorologiczne, a w szczególności chmury, oficer Rojek zastosował manewr zaatakowania samolotu „przeciwnika" od tylnej półsfery.

Samolot „przeciwnika" postanowił ratować się ucieczką. Jednak oficer Rojek lecąc na nowoczesnej maszynie, która ma poważną przewagę szybkości, w porę przechwycił jego samolot.

Po wykonaniu zadania z dumą i radością zameldował oficer Rojek dowódcy, że zadanie wypełnił.

*

Nie od razu oficer Rojek doszedł do tak poważnych sukcesów. Chęć i zamiłowanie do pracy w lotnictwie oraz pomoc oficera Ulanowskiego wyrobiły u niego te cechy, jakie winien posiadać każdy pilot myśliwski.

Oficer Rojek wywiązuje się wzorowo z każdego zadania. Świadczy o tym kilka pochwał i wyróżnień w rozkazach.

Oficer Rojek wspólnie z mechanikiem st. szer. Kamińskim zaoszczędzili 2 i pół tony paliwa, a w strzelaniu do tarcz naziemnych oficer Rojek na 20 możliwych uzyskał 12 trafnych, otrzymując ocenę celującą.

Młody kandydat Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniszej oficer pilot Rojek — to wzór pilota Ludowego Lotnictwa Polskiego. Swym osobistym przykładem oddziaływuje na pozostałych pilotów.

— W dalszym ciągu — powiedział pilot Rojek — będę się szkolił, aby być godnym realizatorem hasła ZG ZMP na Zlot Młodych Przodowników, które głosi: „Młodzieży! Konstytucja daje nam wielkie prawa i wkłada na nas współodpowiedzialność za losy kraju, za wielkość i moc, za szczęśliwą przyszłość Polski.

Miłością czynem, ofiarną pracą dla Ojczyzny stańmy się godni wielkich zadań i wspaniałych przeobrażeń w dziejach naszego narodu!"

Stelmasiewicz, por.

ANDRZEJ RAYZACHER

Lotnictwo w walce ze STONKĄ

(Dokończenie z n-ru 34)

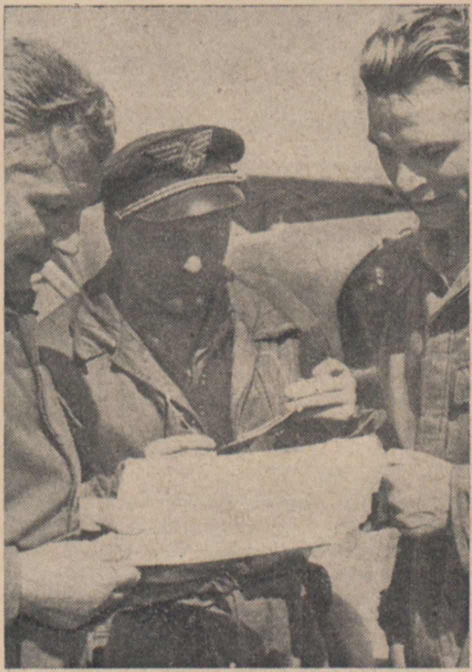
W roku ubiegłym piloci Ligi Lotniczej rozpylili 520 250 kg proszku owadobójczego na obszarze 18 174 ha upraw ziemniaczanych. W roku bieżącym organizację akcji opylania stonki z samolotów przejęły PLL „LOT". Wobec użycia większej ilości opylaczek mechanicznych niż w roku ubiegłym, opylono z samolotów 5 669 ha pól ziemniaczanych 16,5 tysiącami kg proszku. Udział lotnictwa w akcji zwalczania stonki ma być w roku przyszłym, wobec wielkiej swej skuteczności i szybkości, znacznie zwiększony. W ramach PLL „LOT" powstaje specjalny oddział zajmujący się wyłącznie sprawami zwalczania szkodników. Planowane jest zastosowanie specjalnie do tego celu przeznaczonych samolotów produkcji radzieckiej, odznaczających się znacznie większą wydajnością aniżeli maszyny dotychczas u nas stosowane.

MASZYNY I LUDZIE...

Maszyny, to jednak nie wszystko. Ważni są przede wszystkim ludzie. To ich praca, energia i zapał przyczyniają się w pierwszym rzędzie do zlikwidowania wrogiego owada. Któż zliczy niedospane noce, kiedy to już od 3-ej rano piloci zasiadali do maszyn, by wykorzystać bezwietrzne warunki dla przeprowadzenia skutecznego opylania. Jego skuteczność zawdzięczamy również mistrzowskiemu opanowaniu maszyn przez pilotów, opylających ziemniaki dosłownie z kilkudziesięciocentymetrowej wysokości, niemal „ocierających się" przeciążonymi „Piper'ami" o słupy telegraficzne, drzewa, domy itp. przeszkody.

Kim są ci ludzie?

Oto ZMP-owiec **Jan Kozłowski** z Katowic, posiadacz Srebrnej Odznaki Szybowcowej oraz jednego warunku do złotej. Kozłowski na „silnikach" lata niedawno — w 1951 roku otrzymał licencję. Mimo to wyróżnił się w czasie opylania dobrymi wynikami spośród innych, znacznie bardziej doświadczonych pilotów.



Sprawny przebieg akcji opylania zawdzięczać należy przede wszystkim ludziom. Na zdjęciu u góry piloci Kiszka (od lewej) Miszczak i Markowski omawiają zadanie przed startem.

Foto: LL

Oto były szofer, a obecnie instruktor Podkarpackiego Aeroklubu LL **Jan Kiszka.** Kiszka przez długie lata „szoferował" w jednej z LOPP-owskich szkół, zanim „z łaski" dopuszczono go do początkowego szkolenia szybowcowego. W międzyczasie, w pogoni za pracą, kilkakrotnie zmieniał zawód. Był ślusarzem, a nawet... maszynistą kolejowym.

Teraz całe jego życie jest związane z umiłowaną pracą, z lotnictwem. Jest instruktorem szybowcowym i posiada licencję pilota silnikowego, a w opylaniu bierze udział już po raz trzeci.

Jednym z wyróżniających się w akcji pilotów jest **Wacław Markowski** — „w cywilu" asystent jednej z lotniczych katedr Wojskowej Akademii Technicznej. Markowski jest absolwentem Wydziału Lotniczego b. Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga. W swej lotniczej karierze zdobył w roku 1950 zaszczytne II miejsce w Gwiaździstym Zlocie Pokoju, a w akcji opylania bierze udział już trzeci raz.

Grupą opylającą (tą właśnie, której złożyliśmy wizytę), kieruje „stary", doświadczony pilot „LOT-u" — **Miszczak.**

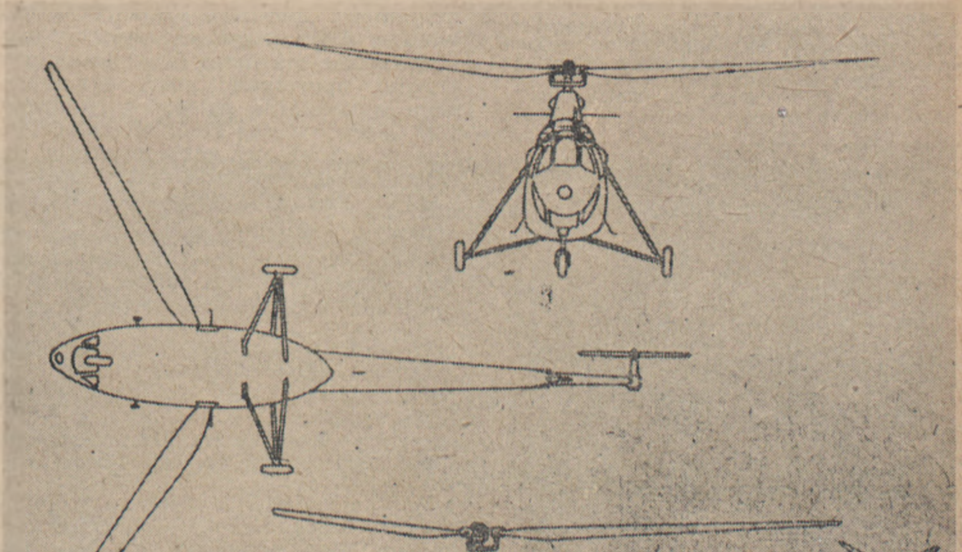
NA ŚWIĘCIE LOTNICTWA W TUSZYNO

Podobnie jak w roku ubiegłym, tak i w roku bieżącym na tuszyńskim lotnisku w dniu Święta Lotnictwa Stalinowskich Sokołów demonstrowano nowoczesny śmigłowiec. Ponieważ śmigłowiec ten zaciekawi naszych Czytelników, zamieszczamy poniżej parę danych oraz rysunek w trzech rzutach tej ciekawej konstrukcji.

Śmigłowiec ten konstrukcji znanego naukowca i konstruktora Michała Milla ma trójłopatkowy sztywny wirnik napędzamy silnikiem Asz-21 konstrukcji A. Szwecowa. Moc silnika wynosi 600—650 KM. Silnik o układzie gwiazdowym zamontowany jest poziomo w kadłubie. Boczne otwory w kadłubie zapewniają odpowiednie chłodzenie. Konstrukcja śmigłowca jest metalowa łącznie z pokryciem składającym się z nitowanych blach duraluminiowych. Kabina mieści 3 do 4 osób w zależności od przeznaczenia śmigłowca. Na przykład: wersja sanitarna mieści tylko pilota i nosze z chorym.

Podwozie trójkołowe o szerokim rozstawie kół. W celu zabezpieczenia śmigła ogonowego w tylnej części kadłuba znajduje się niewielka płoza. Śmigło ogonowe wykonane jest jako trójłopatkowe i zamocowane na osi umieszczonej wysoko nad ziemią.

W śmigłowcu Milla zwraca uwagę celowa konstrukcja poszczególnych elementów, osiągi, które zachwyciły rzesze widzów w Tuszyno i bardzo starannie opracowane kształty. Fotoreportaż z pokazów w Tuszyno zamieścimy w następnym numerze. **P.**





Ta wesoła trójka to załoga przodującego klucza „bojowego", którego „dowódcą" jest Pawlikowski (w środku). Pawlikowski jest instruktorem WALL. Kozłowski (z prawej) jest pilotem szybowcowym Aeroklubu Katowickiego. Foto: LL

Niepodobna pominąć i mechaników, których ofiarna praca przyczyniła się do terminowego wykonania opylania. To właśnie **Maksymilianowi Jędrzejewskiemu, Antoniemu Korce** i ich „szefowi" **Kurkowskiemu**, należy zawdzięczać fakt, że rozklekotane, goniące resztkami sił silniki starych „Piperów" dotrwały do końca.

Kolektywna, ofiarna praca wszystkich ludzi eskadr opylających, zorganizowana akcja napadniętych przez „wysługującą się" imperialistom stonkę krajów pokoju, przyczynia się do zlikwidowania groźnego szkodnika. U nas nie panuje gangsterskie „prawo dżungli". My potrafimy we właściwy sposób zużytkować samolot — dzieło współczesnej techniki. Zwycięstwo nad stonką, to więcej ziemniaków dla ludzi pracy i dla przemysłu, to wreszcie fiasko zamierzeń „robaczywych" politykierów spod znaku dolara!

Również od szybkiej pracy ładowaczy zależy wydajność opylania. Nasze zdjęcie przedstawia moment napełniania zbiornika CSS-a w czasie akcji w 1951 r. Foto: LL (Koszewski)



ZA RADZIECKĄ OJCZYZNĘ

(OPOWIADANIE)

(Dokończenie z n-ru 33)

Wytrwałość Michała, uporczywa praca, a wreszcie pomoc towarzyszy dały dobre rezultaty. Michał przerobił cały program, zdał teoretyczne egzaminy. Teraz wraz z innymi kolegami mógł przystąpić do zajęć praktycznych.

Będąc jeszcze w szkole Michał lubił gimnastykę, pasjonował się boksem i piłką nożną, pływał i jeździł na nartach. W aeroklubie jednak otrzymał systematyczną zaprawę i zdobył doskonałą sprawność fizyczną. Jakże przydała mu się ona w dni ciężkich zmagań Wielkiej Wojny Narodowej!

Pierwszy samodzielny lot był dla Michała Odyńcowa wielkim przeżyciem, którego nie zatrze czas... Jak dziś czuje tamten pęd powietrza, widzi uśmiechnięte twarze instruktora i kolegów, którzy witając go winszują dobrze wykonanego zadania.

Wkrótce opanował Odyńcow pilotaż akrobacyjny, zasłynął jako wykonawca pięknych korkociągów, skrętów, pętli Niestierowa i innych trudnych figur. — Aeroklub — mawiał — to wielka i trudna szkoła. Mnie dała ona wytyczne na całe życie, jeśli można tak powiedzieć „lotnicze życie".

W aeroklubie ogromną wagę przykładano do umiejętnej obserwacji. Spostrzegać natychmiast, orientować się szybko, jakież to ważne dla pilota! Jeśli ty pierwszy dostrzeżesz przeciwnika, możesz przecież wybrać dogodniejszą pozycję, możesz podyktować mu warunki walki!

A lotnik kształtuje się, jak i wszystko, nie od razu. Sporo czasu upływa zanim członek aeroklubu staje się prawdziwym pilotem, nabywa jak mówią lotnicy swego „charakteru" i umiejętności „pewnego stąpania" w powietrzu. A do osiągnięcia tego jak najszybciej nie ma innej drogi prócz wytrwałej, uporczywej pracy i sumiennego wypełniania poleceń i rozkazów. I tą właśnie drogą szedł Michał Odyńcow w aeroklubie, gdzie pierwszy raz ujął ster samolotu, i w szkole lotniczej i w jednostkach w których służył.

W czasie Wielkiej Wojny Narodowej Michał Odyńcow niejednokrotnie widział rezultaty swego sumiennego zdobywania wiedzy w czasie pokoju.

Wysoki poziom wyszkolenia, wielka synowska miłość do swego narodu, do partii bolszewickiej, do jej wodza — Stalina pozwoliły mu zwyciężać hitlerowskich najeźdźców, kształtować w sobie męstwo, wierzyć we własne siły.

Wojska radzieckie zajęły pozycje na lewym brzegu rzeki i umocniły się na nim. Wróg rzucił więc do walki nowe siły, postanawiając za wszelką cenę zdobyć utracone pozycje. Z pobliskiego zagajnika wypełzły czołgi i samochody pancerne. Lecz oto radzieckiej piechocie przybywa na pomoc lotnictwo. Na przednim skraju pojawiła się eskadra, którą wiódł towarzysz Odyńcow. Ogień z powietrza runął na wraże maszyny. Rozgorzał bój. Ziemia drgała od wybuchów. Hitlerowskie czołgi ostrzeliwując się cofały się do lasku. Lecz nie uratowało to ich. Przeszło 60 „Tygrysów" i „Ferdynandów" płonęło.

A ileż takich wspomnień miał Michał Odyńcow! W mgłę i w deszcz, w dzień i w noc szturmował placówki znienawidzonego wroga w okresie operacji korsuńsko - szewczenkowskiej. W jednym z bojów tylko, Odyńcow wraz z lejtnantem Babkinem zniszczył 5 „Ju-52" i 8 samochodów pancernych. Faszystowskiemu dowództwu nie udało się wtedy wyprowadzić z okrążenia swych wojsk. Jest w tym i zasługa lotnika radzieckiego — Michała Odyńcowa.

W oddziale Odyńcowa doskonale pamiętają dzień, w którym wyruszył on na jedno ze swych najtrudniejszych zadań bojowych. Trzeba było zniszczyć z powietrza skład amunicji wroga. Mżył deszcz i chmury kłębiły się nisko nad ziemią. Trzeba było prowadzić samolot ponad nimi. Dzięki dokładnym obliczeniom Odyńcow wyszedł z chmur prosto na cel bombardowania. Wśród faszystowskich artylerzystów przeciwlotniczych zapanował popłoch. Jeszcze minuta i skład amunicji niosącej śmierć tysiącom spokojnych ludzi wylatuje w powietrze.



Zdarzało się też niejednokrotnie Odyńcowowi toczyć zacięte walki powietrzne. Załoga jego samolotu ma na swym rachunku dwanaście zniszczonych faszystowskich samolotów.

Tak, ma o czym opowiedzieć swym wnukom Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, pułkownik gwardii Michał Odyńcow.

Celny ogień z jego samolotu i udane wypady bombowe na pozycje wroga, dały się we znaki faszystowskim najeźdźcom i pod Stalingradem, na Łuku Kurskim i w samym Berlinie.

Michał Odyńcow dostąpił wielkiego zaszczytu — uczestniczenia w Defiladzie Zwycięstwa na Placu Czerwonym i przyjęcia na Kremlu.

W imię swej radzieckiej Ojczyzny bił się on na frontach Wielkiej Wojny Narodowej, broniąc zdobyczy Wielkiego Października i w jej imię pogłębia on teraz nieustannie swą wiedzę wojskową. Narodowi, partii bolszewickiej, towarzyszowi Stalinowi — jej genialnemu wodzowi dobrze i wiernie służy komunista Michał Odyńcow.

tłum. z rosyjskiego **L. D.**

BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

ALEKSY MARESJEW

PRAWDZIWY RADZIECKI CZŁOWIEK



W szkole przy CK WKP(b) uczył się Maresjew z takim samym zapałem jak kiedyś budował Komsomolsk nad Amurem i pokonywał swoje fizyczne ułomności, po ciężkich ranach.

Aleksy Piotrowicz Maresjew po wyściu ze szpitala wrócił do służby lotniczej i brał udział w dziesiątkach walk powietrznych. Pierwszy jego lot po zestrzeleniu, dokonany w lipcu 1943 r. przyniósł mu nowy sukces. W krótkim powietrznym ataku zestrzelił on dwa faszystowskie samoloty „Ju-87". Następnego dnia uczestnicząc w grupowym boju zestrzelił jeszcze dwie maszyny wroga. Ogółem na swym koncie miał Maresjew jedenaście zestrzelonych samolotów nieprzyjacielskich, z których siedem unieszkodliwił po amputacji nóg. Rząd Radziecki przyznał Maresjewowi tytuł Bohatera Związku Radzieckiego za jego bojowe sukcesy.

Ukochanemu zawodowi poświęcił Maresjew również pierwsze powojenne lata. Pracował jako inspektor



Aleksy Maresjew po wyjściu ze szpitala wrócił do służby lotniczej i brał udział w dziesiątkach walk powietrznych.

jednego z wojskowych oddziałów lotniczych i przekazywał swoje doświadczenie młodym lotnikom. Nierzadko też sam siadał do kabiny myśliwca, zachwycając nawet starych pilotów wysoką klasą pilotażu. Pewien czas zatrudniony był w charakterze wykładowcy i ucząc innych pracował równocześnie intensywnie nad sobą. W roku 1949, już jako major w stanie spoczynku, został przyjęty do szkoły przy CK WKP(b). Uczył się z takim samym zapałem z jakim kiedyś budował miasto Komsomolsk nad Amurem i pokonywał swoją fizyczną ułomność, pozostałą po ciężkich ranach.

Zdał pomyślnie państwowe egzaminy.

Mało ma wolnego czasu Aleksy Maresjew, jednak stale podtrzymuje swą kondycję fizyczną. W zimie jeździ na łyżwach, wykonuje długie narciarskie marsze. W lecie można go spotkać przy grze w ging-ponga. Jednym z jego ulubionych rodzajów sportu jest pływanie. Będąc na wczasach koło Kujbyszewa przepłynął Wołgę w czasie nie przekraczającym godziny.

W wolne od pracy dni wyjeżdża z żoną i sześcioletnim synem Witią na wycieczki.

Przyjemnie jest rano przed śniadaniem popracować w ogródku. Były lotnik interesuje się też i sportem spadochronowym. Prowadzi auto sam szybko i dobrze.

Jego ojczyzna lubi bohaterów, jest dumna z nich, zachwyca się ich nieugiętą wolą. Świadczą o tym listy jakie otrzymuje codziennie Maresjew z różnych miast i wsi radzieckich. Wiele listów nadchodzi na jego adres z krajów demokracji ludowej, a także z Anglii, Francji i Włoch. Urzędników poczty moskiewskiej zupełnie nie dziwi taki na przykład adres: „Moskwa, Maresjew", albo „Moskwa, do prawdziwego człowieka Maresjewa". W okresie od chwili wydania książki pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku" Aleksy Maresjew otrzymał około dwudziestu tysięcy listów.

Wielu korespondentów Maresjewa dzieli się z nim swoimi radościami oraz sukcesami w pracy i nauce lub zaprasza go do siebie w odwiedziny.

Dużo listów otrzymuje Maresjew zza granicy. Zwracają się do niego z pozdrowieniami budowniczowie „Nowej Huty" z Polski, robotnicy z Chin Ludowych, bohaterscy żołnierze Korei, młodzi pionierzy z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Z Włoch piszą, że w fabryce „Fiat" założono kółko lotnicze jego imienia. Młodzież Rumunii nazwała swój aeroklub imieniem Maresjewa. W Czechosłowacji liczne organizacje młodzieżowe noszą imię radzieckiego lotnika-bohatera.

Po zakończeniu wojny Aleksy Maresjew bywał w wielu państwach europejskich. W Paryżu witała go grupa inwalidów wojennych z odznaczeniami na piersiach, przedstawiając swą nie złomną wolę walki o pokój.

Częstymi gośćmi Maresjewa są jego towarzysze broni, stachanowcy moskiewskich przedsiębiorstw. Bohater Związku Radzieckiego Czisłow odwiedza zawsze swego dawnego podwładnego, podczas pobytu w Moskwie. Pod

...Przyjemnie jest Maresjewowi rano przed śniadaniem pracować razem z synkiem Witią w ogródku...



jego dowództwem latał Maresjew w roku 1943, po wyjściu ze szpitala.

Nad wielkim jeziorem Szlino na Wałdajszczyźnie, na małym wzniesieniu rozgościła się nieznana zupełnie dawniej wioska Pław, znana czytelnikom książki Polewoja jako Pławnie.

Tuż nad jeziorem, kryjąc się w cieniu dwóch wielkich drzew stoi chłopska chata i mieszka w niej kołchoźnik Michał Aleksiejewicz Wichrow. Ten sam „dziadzio Michał... z czystymi, jasnymi, dziecięcymi oczyma i miękką, rzadką bródką", u którego znalazł przytułek, życzliwość i opiekę wyczerpany do ostateczności Aleksy Maresjew. Dziadek, liczący już ponad sześćdziesiąt lat był koniuszym w kołchozie, a obecnie jest kołchozowym przewodnikiem. Przeprowadza on wycieczki na kilka kilometrów w las i pokazuje miejsce, gdzie Sereńka i Fiedka odnaleźli rannego Maresjewa. W miejscu tym na korze drzewa wycięto napis: „Tu znaleziono Maresjewa".

Prawie każdy z kołchoźników wioski ma podstawę sądzić, że uczestniczył w ratowaniu radzieckiego bohatera. Wichrow opowiada jak w owych ciężkich czasach ludzie ze wsi nosili choremu lotnikowi wszystko co się znajdowało w ich skromnych zapasach. Gotowano mu rosół z kury i pieczono słodkie bliny.

Miejscowy kołchoźnik, Aleksander Wichrow, który założył już rodzinę, jest tym samym rudawym i piegowatym chłopcem, który jako jeden z pierwszych zauważył w lesie Maresjewa. W kołchozie nazywają go często „Fiedia", tak jak nazwał go autor „Opowieści o prawdziwym człowieku".

Chudziutki, niebieskooki, z jasnymi jak len włosami Sereńka-Sergiej Malin, już po uratowaniu Maresjewa poszedł na front, uczestniczył w obronie Leningradu i zdobyciu Berlina, a dziś pracuje na stacji kolejowej Kuwszinowo.

„Zgrabna, strojna, ujmująca" Waria, śpiewająca choremu „Jarzębinę" i dyżurująca przy nim nocami, to Olga Michajłówna Wichrowa. Pracuje obecnie jako pielęgniarka w żłobku kolejowym na stacji Bołogoje.

Z wielkim wzruszeniem dowiedzieli się kołchoźnicy, że wydarzenia opisane w książce dotyczą ich wioski i że osoby przedstawione w powieści, chociaż posiadają zmienione imiona, odnoszą się do nich samych.

Gdy na zebraniu w miejscowej szkole odczytywano fragmenty nowej książki, coraz większe wzruszenie ogarniało starego Michała Wichrowa. A gdy doszło do miejsca, gdzie opisano jak dziadek widząc wyczerpanego lotnika zawijał jego zbiedzone ciało w barani kożuch, zrozumiał, że mowa jest o Maresjewie. Potoczyły się łzy po jego pomarszczonej twarzy.

Wszyscy przypomnieli sobie wydarzenia jakie miały tu miejsce wiosną 1942 roku i poznali dalszy los Bohatera Związku Radzieckiego Aleksego Piotrowicza Maresjewa.

Opracował na podstawie tyg. „Ogoniok" — **EFER.**

ZE ŚWIATA

PROWOKACJE IMPERIALISTÓW AMERYKAŃSKICH NA POGRANICZU CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ

Imperialiści amerykańscy dążą za wszelką cenę do rozszerzenia zbrodniczej awantury koreańskiej na teren Chińskiej Republiki Ludowej. Jak podaje Agencja Nowych Chin, między 12 a 16 lipca 1952 r., 489 samolotów amerykańskich 93 razy naruszyło granicę powietrzną Chin Ludowych, a między 19 i 24 lipca — 124 samoloty. Poza tym piraci amerykańscy dokonali znowu bombardowania elektrowni na rzece Jaluczian oraz bestialsko ostrzeliwali pracujących w polu chłopów chińskich, skutkiem czego 52 osoby zostały zabite lub ciężko ranne.

W związku z tym, pekiński dziennik „Żeńminżibao" w artykule pod tytułem „Za haniebne zbrodnie amerykańscy mordercy poniosą zasłużoną karę" pisze, że prowokacyjne naloty i bombardowanie bezbronnych wsi przez lotnictwo amerykańskie dowodzi raz jeszcze, że Amerykanie nie tylko nie chcą zawarcia rozejmu w Korei, ale pragną rozszerzyć konflikt na Chiny Ludowe. Rzecz jasna, że może się to tylko skończyć ich klęską!

KTO MOŻE LATAĆ W HOLANDII?

Jak donosi holenderskie czasopismo lotnicze „Aviavliegwereld", ekipa holenderska na międzynarodowe zawody szybowcowe w Madrycie składała się z 8 zawodników, rekrutujących się ze wszystkich niemal aeroklubów holenderskich. Jak wiadomo Holandia nie zajęła poważniejszej pozycji w zawodach, toteż nie byłoby powodu poświęcać uwagi ekipie holenderskiej, gdyby... gdyby nie pewne bardzo znamienne dane, które pozwolimy sobie zacytować za wspomnianym czasopismem.

Chodzi mianowicie o „pochodzenie społeczne" członków ekipy. Na ośmiu jej uczestników, dwóch jest fabrykantami tekstyliów, jeden właścicielem firmy wydawniczej, jeden wyższym urzędnikiem technicznym, jeden szefem służby technicznej linii lotniczych KLM, a dwaj pozostali zawodowymi instruktorami wojskowymi.

Nie ma co, lotnictwo sportowe w Holandii jest dostępne dla wszystkich... którzy mają pieniądze! (w)

NIEMCY ZACHODNIE ORGANIZUJĄ ZAWODY SZYBOWCOWE

Jak donosi zachodnio-niemiecka prasa lotnicza, w dniach od 3 do 17 sierpnia odbywały się w miejscowości Klippeneck w Wirtembergii zawody szybowcowe, organizowane przez tzw. Aeroklub Niemiec. Dla podkreślenia „dobrych" tradycji tych zawodów nazwano je „zawodami na cześć Rhön".*) Do udziału w zawodach zaproszono wielu wypróbowanych przyjaciół neohitlerowskich Niemiec — szybowników z Argentyny, Hiszpanii, Stanów Zjednoczonych i Wenezueli. *(w)*

*) W Rhön odbywały się zawody szybowcowe za czasów hitlerowskich.

PROFESOR HEINKEL FUNDUJE NAGRODĘ

Znany konstruktor hitlerowskich bombowców, wybitny członek partii hitlerowskiej, niegdyś zaufany przyjaciel Hitlera i Göringa, a dziś pupilek okupantów amerykańskich w Trizonii — profesor dr Ernest Heinkel dokonał ostatnio niezwykle szlachetnego przedsięwzięcia. Otóż z funduszów, które zarobił u Hitlera na konstrukcji samolotów, postanowił ufundować „Nagrodę Heinkla", która będzie corocznie przyznawana uczonemu lub konstruktorowi z Niemiec zachodnich, którego „wkład do lotnictwa" będzie największy.

Wzruszająca szczodrobliwość! Pan profesor popiera z własnej (co prawda suto zaopatrzonej przez Hitlera) szkatuły rozwój lotnictwa w Trizonii. Czy można sobie wyobrazić coś bardziej szlachetnego i wielkodusznego? — zapytują redaktorzy zachodnio-niemieckiej prasy lotniczej.

My uważamy, że można. Na przykład przepędzenie hitlerowskiej zgrai, unarodowienie szkatuły pana profesora, postawienie go przed sądem ludowym, a przede wszystkim — pokojowy rozwój narodu niemieckiego.

Cóż, kiedy to są — według amerykańsko-hitlerowskiej opinii — nieszlachetne cele. *(ld)*

BARBARZYŃSKIE BOMBARDOWANIA LOTNICTWA USA NIE ZŁAMIĄ OPORU NARODU KOREAŃSKIEGO

W artykule pt. „Naród koreański wzmaga opór przeciwko agresorom dziennik „Prawda" zamieszcza artykuł swego korespondenta w Phenjanie, Tkaczenki.

„Dowództwo tzw. „wojsk ONZ" wprowadziło w życie potworny rozkaz o planowej zagładzie narodu koreańskiego i o przekształceniu miast Korei północnej w strefę „spalonej ziemi". Dniem i nocą wielkie grupy samolotów dokonują metodycznie barbarzyńskich ataków na spokojne miasta i wsie. Jak donosi prasa koreańska, w ciągu ostatnich 20 dni lipca amerykańscy piraci powietrzni rzucili na Phenjan, Wonsan, Hamhyn i Czhondżin około 18 tysięcy bomb, w tym około 1/3 bomb napalmowych i bomb o spóźnionym zapłonie. W tymże czasie na wsi w jednej tylko prowincji, znajdującej się na głębokim zapleczu, gdzie nie ma ani jednego obiektu wojskowego, zrzucono około 6 tysięcy bomb zapalających i burzących. Przeszło 200 wsi starto całkowicie z powierzchni ziemi".

BESTIALSKI NALOT NA PHENJAN

Agencja Nowych Chin donosi z Phenjanu, że dnia 11 bm. lotnictwo amerykańskie dokonało nowego barbarzyńskiego bombardowania Phenjanu. Liczne ciężkie bombowce amerykańskie zaciekle bombardowały jedną z zachodnich dzielnic mieszkalnych oraz centrum miasta. Zrzucono przeszło 500 bomb, nie licząc znacznej ilości bomb o spóźnionym zapłonie. Według pierwszych doniesień, zginęło lub odniosło rany przeszło tysiąc mieszkańców cywilnych, przeważnie kobiety, dzieci i starcy.

Bomby amerykańskie zniszczyły 675 domów i schronów.

Dnia 12 sierpnia br. strzelcy — niszczyciele samolotów zestrzelili dwa samoloty nieprzyjacielskie, które brały udział w nalotach na zaplecze.

Dnia 15 sierpnia br. strzelcy niszczyciele samolotów zestrzelili dalsze 3 samoloty nieprzyjacielskie.

ROZBUDOWA BAZ WOJENNYCH NA TERENIE DANII

Dziennik „Verdens Gang„ w korespondencji z Kopenhagi podaje, że dowództwo duńskich sił zbrojnych zatwierdziło plan budowy koszar, hangarów, warsztatów remontowych, stacji meteorologicznych itp. dla pierwszych dwóch baz lotniczych w Jutlandii.

398 SAMOLOTÓW AMERYKAŃSKICH PONOWNIE NARUSZYŁO GRANICĘ POWIETRZNĄ CHIN

Agencja Nowych Chin donosi, że lotnictwo amerykańskie w dalszym ciągu dokonuje ataków prowokacji, naruszając obszar powietrzny północno-wschodnich Chin.

Dnia 7 sierpnia br. samoloty amerykańskie dokonały nalotu na rejon Liangmintion, bombardując i ostrzeliwując z broni pokładowej spokojne osiedla. Dwie osoby zostały ciężko ranne.

W okresie od 1 do 7 sierpnia br. ogółem 398 samolotów amerykańskich naruszyło obszar powietrzny Chin północno-wschodnich.

Zbrodnicze akty interwentów amerykańskich — podkreśla agencja — są niezbitym dowodem, iż dążą oni do spotęgowania napięcia na Dalekim Wschodzie. Całkowita odpowiedzialność za to spada na agresorów amerykańskich.

MNOŻĄ SIĘ KATASTROFY AMERYKAŃSKICH ODRZUTOWCÓW

Agencja Reutera donosi z Tokio, że na pokładzie amerykańskiego lotniskowca „Boxer", znajdującego się na wodach koreańskich, eksplodował jeden z samolotów odrzutowych. Wskutek wybuchu 9 marynarzy zostało zabitych, a 75 rannych. Wybuch wyrządził również ogromne straty materialne.

*

Agencja AFP donosi z Tokio, że na jednej z wysp japońskich (o 200 km na zachód od Osaka) spadł amerykański bombowiec, na pokładzie którego znajdowało się 10 osób załogi. Cała załoga zginęła.

*

Agencja Reutera donosi z Wiesbadenu, że do rzeki Renu spadł lekki bombowiec amerykański. Dwóch lotników zginęło.

STRAJKI PRZY BUDOWIE LOTNISK AMERYKAŃSKICH W ANGLII

Jak donosi „Daily Worker", w dziewięciu miejscowościach angielskich we wschodniej Anglii, gdzie wznoszone są lotniska dla bombowców amerykańskich, wybuchł strajk pracowników budowlanych, którzy protestowali przeciw stacjonowaniu amerykańskich wojsk lotniczych w Anglii oraz przeciw niskim płacom. Strajki trwają.

(w)

PRZESUNĄĆ TERMIN PRZYSZŁYCH KZS

WARUNKI METEOROLOGICZNE W LIPCU SĄ LEPSZE

Z wielkim zainteresowaniem przeczytałem artykuły: wywiad z instr. pil. T. Górą i T. Rejniaka w sprawie „Okrężnych Zawodów Szybowcowych". Wydaje mi się, że dyskusja przeprowadzona przez szybowników przyczyni się na pewno do lepszego zorganizowania przyszłych Zawodów i przez to samo osiągnięcia lepszych wyników.

Na samym wstępie chciałbym poddać dyskusji termin przyszłych Zawodów. Tak się u nas utarło, że KZS odbywają się w pierwszej połowie czerwca. Moim zdaniem należałoby przesunąć ten termin o miesiąc tzn. rozegrać je w pierwszej połowie lipca. Dlaczego właśnie tak a nie tradycyjnie po staremu, postaram się wyjaśnić.

Otóż 80% zawodników, jak było dotychczas, stanowi młodzież studiującą. Koniec roku i sesja egzaminacyjna przypada, jak wiemy, we wszystkich uczelniach właśnie na miesiąc czerwiec. Teoretycznie rozwiązanie sprawy jest bardzo proste, władze szkolne na pewno przełożą niektóre egzaminy na jesień, — nie ma wątpliwości zawodnik zwolnienie otrzyma. W praktyce wygląda to jednak nieco inaczej, a mianowicie „lwią część" odłożonych egzaminów zdaje się w drugiej połowie czerwca; władzom uczelni zależy bowiem na tym, aby studenci przystąpili do wszystkich egzaminów w czasie trwania sesji egzaminacyjnej. Gwarantują, że gdy zawodnicy zostaną pozbawieni „widma" egzaminów po zawodach, wyniki polepszą się przynajmniej o 3—5%. Myślę, że chociażby już dlatego warto przesunąć termin Zawodów.

Wielu też pilotów narzekało na tegorocznych zawodach na brak treningu — przez przesunięcie terminu usuniemy i ten mankament. Narzekań na brak treningu w tym wypadku na pewno nie będzie.

Jeżeli natomiast chodzi o warunki meteorologiczne w miesiącu lipcu, to na pewno nie są one gorsze, a kto wie, czy nie lepsze niż w czerwcu? Zresztą, głos tu oddajmy mgr. Parczewskiemu, który powinien zabrać również głos w dyskusji. Wiem na przykład, że w połowie lipca (już trzy lata z rzędu — 18.VII.) przechodzi chłodny front, dając wspaniałe warunki 800-kilometrowego przelotu. Większość kolegów szybowników z pewnością zastanowi się nad przesunięciem terminu i nie omieszka niewątpliwie wypowiedzieć się na ten temat na łamach „SiM-u".

Koncepcja „Szybowcowego Tour de Pologne", jak słusznie zauważył kol. Rejniak, jest naprawdę porywająca, lecz bez wątpienia trudna do zrealizowania (pomijam tu wszelkie sprawy administracyjno-gospodarcze zawodów). Przy normalnych przelotach raidowych obojętną jest rzeczą kierunek lotu, jak również trasa może być dowolnie zmieniona zależnie od warunków (nawet w powietrzu). Możliwości te odpadają w warunkach zawodów, gdzie trasa musi być z góry dokładnie przemyślana i zaplanowana. Zaplanować trzeba również w przybliżeniu miejscowości do przeprowadzenia poszczególnych konkurencji np.: wysokościowa w okolicach Toruń — Inowrocław, przelot 600 km ze Szczecina itd. W związku z tym konieczna jest niezawodna obsługa meteo, która musi ściśle współpracować z kierownictwem zawodów. Może się bowiem zdarzyć, że warunki przelotu 600-kilometrowego zastaną ekipę zamiast w Szczecinie — w Łodzi. Należy też dlatego przewidzieć przyśpieszanie niektórych odcinków trasy, w zależności od prognozy meteo, za samolotem.

Pomysł tego rodzaju zawodów rzucony przez pil-instr. Górę, pomimo niewątpliwych trudności technicznych, winien być po szerokiej dyskusji zrealizowany. Przyniesie on w efekcie na pewno lepsze wyniki oraz wpłynie na większe spopularyzowanie szybownictwa w kraju. Zawodnikom tego rodzaju zawody przyniosą więcej zadowolenia, gdyż postawią przed nimi większe wymagania.

JERZY POPIEL
pil. szyb.

„ABC NA HOLU"

Godzina 4,00. Na lotnisku w Aleksandrowicach grupa pilotów na starcie. Wśród obecnych daje się zauważyć lekkie podniecenie. Dzisiaj rozpoczyna się kurs holu za samolotem, ale nie jak zwykle na „Jeżyku", tylko — na „Abecaku".

Od czasu do czasu pytania:

— Jak to się poleci na tym „ABC"?

— Czy przypadkiem nie rozleci się w powietrzu?

Jakby w odpowiedzi na te pytania „ABC" SP-807 pręży się dumnie swoimi zastrzałami i linkami w promieniach wschodzącego słońca. Dzisiaj jest on inny niż zwykle — ma kabinę, a w niej... szybkościomierz i wysokościomierz.

*

Po odprawie do szybowca siada instr. Bolesław Maślanka, a do CSS-a znany mistrz sportu szybowcowego instr.-pil. Tadeusz Góra. Ogłuszający warkot silnika i zespół unosi się w powietrze. Co za wspaniały widok — Abecak wygląda jak model za CSSem, a leci jak po sznurku. Po wylądowaniu, okazało się, że szybowiec „zadziera" i to tak bardzo, że „brakuje" steru głębokości. I tu jak zwykle w takich wypadkach na genialny pomysł racjonalizatorski wpada instr. Franciszek Kempka. Przywiązuje on 5 kg ciężarek do liny holującej w odległości 1,5 m od szybowca. Przy następnej próbie okazało się, że te 5 kg na ramieniu 1,5 m doskonale likwiduje zadzieranie szybowca, wywołane zbyt dużym (jak na te szybkości) kątem zaklinowania płatów, zaś po wyczepieniu ciężarek pozostaje przy samolocie.

Teraz można rozpoczynać kurs. Następują kolejne loty. „Abecak" jakby płynął, unosi się na holu. Duże opory jakie ma ten szybowiec powodują stałe napięcie linki, co znacznie ułatwia pierwsze loty za samolotem.

*

„Abecak" doskonale spisał się w tej nowej „konkurencji".

Zastosowanie szybowca „ABC" w pierwszych lotach na holu bardzo ułatwiło przyswojenie wrażeń lotu wleczonego przy zapewnieniu 100% bezpieczeństwa wykonania lotu.

Jak wyglądał pierwszy kurs holu na „ABC", Czytelnicy będą mogli zobaczyć niedługo w Kronice Filmowej.

ZBIGNIEW JEDYNAK
pil. szyb.

CWSpad SZKOLI SPADOCHRONIARZY

Tego dnia na lotnisku Ligi Lotniczej w Nowym Targu już od świtu wrzało jak w ulu. Pośpiesznie wyhangarowywano i tankowano maszyny oraz ładowano spadochrony na przyczepkę Willysa, który z kolei wywoził je na start.

Dzisiaj I eskadra 3-go turnusu ma pierwsze skoki. Na starcie, stoją komplety spadochronów ułożone w kwadrat, a między nimi siedzą uczniowie.

Egzaminy z teorii, które odbyły się poprzedniego dnia, wykazały doskonałe przygotowanie całej eskadry. Wyróżnieni w wyszkoleniu teoretycznym skaczą dziś w pierwszej kolejności.

Od strony hangaru dochodzi warkot zapuszczanych silników. Na starcie panuje lekkie zdenerwowanie. Chociaż każdy stara się nadrobić miną, to jednak widać, że ma tremę. Po chwili CSS-13 podkołowuje na miejsce startu i pierwszy skoczek — Sójka — wsiada do kabiny. Jeszcze raz powtarza w myśli wszystkie czynności począwszy od wyjścia z kabiny aż do zetknięcia się z ziemią. Po chwili pilot przymyka gaz i daje znak skoczkowi. Sójka wychodzi na skrzydło, robi przepisowy obrót w lewą stronę i staje w pozycji gotowej do skoku, trzymając się ręką kabiny pilota.

W końcu pada komenda: skok! Wyprostowanie ramienia i wyprężenie ciała zajmuje ułamek sekundy i... leci głową w dół w 600-metrową przepaść. Spadanie trwa zaledwie 1,5 sek, która jednak wydaje się wiekiem. Ale za moment następuje mocne szarpnięcie i czasza spadochronu rozkwita nad głową skoczka, który teraz wolno, bardzo wolno opada. Lądowanie odbywa się pomyślnie, według wszelkich przepisów — na całe stopy z upadkiem na prawy bok. Pierwszy skok wykonany!

W Centrum Szkolenia Spadochronowego szkolą się kadry przyszłych spadochroniarzy. Młodzież zjeżdżająca się tu z całej Polski, mając świetne warunki i dobrych instruktorów, może szkolić się w wybranej przez siebie dyscyplinie sportu — spadochroniarstwie, który czyni z nich ludzi o silnej woli i naprawdę stalowych nerwach!

JAN WIŚNIOS
Kamienna Góra



„Lotnia"

(6)

Nowa, nieco udoskonalona wersja „Lotni" wzbudziła większe zaufanie i dawała nadzieje osiągnięcia lepszych wyników, aniżeli jej pierwszy egzemplarz. Aparat po przeróbce stał się przede wszystkim bardziej stateczny, zwiększyła się przy tym powierzchnia nośna skrzydeł do 7 metrów, wzrósł również o 3 kilogramy ciężar i wynosił teraz 18 kilogramów.

Tański przywiązywał do swego skrzydłowca dużo wagi. Według obliczeń, jakie przeprowadził z Łukawskim i Zielińskim aparat był zdolny do uniesienia się w powietrze. Z niecierpliwością też oczekiwał pierwszej próby. Noc, poprzedzająca dzień, w którym miał przystąpić do dalszych eksperymentów, minęła mu prawie bezsennie. Myśl uporczywie wracała do minionych, pełnych niepowodzeń dni — pamiętał je szczegółowo. Nie dawało mu to zresztą nigdzie spokoju. Z jednej strony wierzył niezachwianie w pomyślność dalszych prób — z drugiej jednak, jakiś głos starał się przenikać go myślą o klęsce w dalszych eksperymentach, tłumił wiarę w przyszłość — pomyślne rozwiązanie zagadnienia lotu na aparacie cięższym od powietrza.

Noc była długa, straszliwie długa. Z ulgą przyjął też pierwszy świt zwiastujący narodziny dnia, który powoli i nieśmiało wdzierał się do izby. Dalsze leżenie nie miało sensu. Wstał. Ubrał się szybko i wyszedł na dwór. Nozdrza jego przeszył wilgotny zapach pobliskich łąk, nad którymi unosiła się lekka mgiełka, przysłaniając na horyzoncie swym rozrzedzonym mlecznym puchem ciemny pas lasu. Lekki wiaterek przynosił chłód — wchłaniał go z rozkoszą w płuca.

Poranek orzeźwił go. Dodał otuchy. Spojrzał na niebo, które od wschodu z jasnego błękitu zabarwiało się na różowo; starał się ustalić kierunek wiatru. Nie zauważył nawet, że tuż za nim wstali dwaj jego przyjaciele, którzy również jak on cieszyli swe oczy widokiem, jaki się przed nimi roztaczał — obserwowali narodziny nowego dnia.

Dzień zapowiadał się pogodnie. Tański chciał rozpocząć próby z samego rana. Pohamował go w tym Zieliński, twierdząc, że około południa, względnie nawet później znajdą korzystniejsze warunki — ustąpi mgiełka, niesprzyjająca w tej chwili wiatrom, które przydadzą się niewątpliwie przy próbach wzlotu skrzydłowca.

Poczekali do południa. Tym razem przenieśli się nieco dalej od zabudowań na inne miejsce, które nie krępowało ich powierzchnią. Łąka była znacznie większa aniżeli poprzednia — z jednej strony osłonięta tylko lasem, pozostałe strony miały przed sobą otwarte pole. dawało to większe możliwości dłuższego lotu w wypadku oderwania się aparatu od ziemi.

Tański był teraz spokojny. Pozbył się całkowicie myśli, które gnębiły go jeszcze w nocy. Całą uwagę skupił na skrzydłowcu. Schwycił silnie oburącz aparat i trzymając go nad głową biegał po łące, próbując wzlecieć. „Lotnia" ciągnęła wyraźnie do góry. Przy pierwszych kilku próbach wykonała już kilka skoków. Konstruktor czuł wyraźnie napięcie mięśni rąk, kiedy przy biegu skrzydłowiec unosił go lekko do góry.

Zrobiło mu się gorąco. Zdjął marynarkę i odłożył na bok czapkę, którą pęd powietrza próbował mu zerwać z głowy. Po kilkunastu wykonanych skokach sapał z wysiłku. Arysta-malarz nie należał do słabych — wysoki, dobrze zbudowany był nadzwyczajnie silny; ciągłe jednak bieganie pod wiatr z rękoma do góry, w których musiał trzymać silnie aparat, wyrywany co chwilę przez pęd powietrza, musiało zmęczyć nawet najsilniejszego i przyprawić o żywsze bicie serca.

Zieliński i Łukawski obserwowali z coraz bardziej wzrastającą emocją udane skoki Tańskiego. W pewnej chwili, nie spostrzegli się nawet, jak podczas jednego ze skoków, „Lotnia" uniosła się gwałtownie do góry, ciągnąc za sobą konstruktora, który zawisł w powietrzu nieco powyżej głów dwóch przyjaciół.

— Trzymaj się mocno — zdążył tylko krzyknąć z wrażenia Łukawski. Ale Tański go nie słyszał. Czuł, że oderwało go dość wysoko. Mięśnie rąk naprężyły się silnie. Dłońmi trzymał się kurczowo skrzydeł, aby nie wypuścić ich z rąk, gdyż oznaczało to nieuchronną katastrofę. Skrzydłowiec zawisł na chwilę w powietrzu i konstruktor czuł przez oka mgnienie, że wisi nieruchomo. Trwało to jednak sekundy. Myśl pracująca błyskawicznie starała się utrwalić każdy szczegół tego wzlotu. „Lotnia" tymczasem, po oderwaniu się od ziemi na wysokość około 2 metrów, zaczęła opadać w locie poziomym, lecąc na skraj łąki. Czesław Tański po raz pierwszy w życiu czuł, że leci, że wiaterek muska go przyjemnie w twarz. Całą siłą woli musiał się skupić by nie upaść i nie połamać aparatu. Dotykając nogami ziemi, nie zatrzymał się w miejscu, ale biegł chwilę z uniesionym w górę skrzydłowcem, pomimo, że mdlały mu już ręce. To go uratowało od upadku a aparat od połamania.

Nim się zatrzymał dwaj przyjaciele byli już przy nim. Łukawski odmierzał dużymi krokami przelecianą odległość.

— Trzydzieści — wykrzyknął z triumfem. Spoconą twarz konstruktora rozjaśnił, po raz pierwszy od kilku tygodni, radosny uśmiech. Odłożył ostrożnie skrzydłowiec na łące. Wszyscy trzej padli sobie w objęcia. Ściskali się serdecznie. Łukawski i Zieliński gratulowali Tańskiemu sukcesu.

— Wiesz Czesiek — mówili na przemian — bądź co bądź osiągnąłeś to czym się dotychczas nikt nie może poszczycić na świecie. Jeszcze żaden skrzydłowiec bez silnicy nie oderwał się z ziemi samodzielnie.

Tański nic nie odpowiadał na pochwały przyjaciół. Pierwszy sukces dał mu niemało zadowolenia, ale był zarazem bodźcem do nowych, dalszych, innych prób. Trzeba zdobyć jeszcze więcej doświadczenia. To wszystko mało. Nie rozwiązał jeszcze całkowicie żeglugi powietrznej.

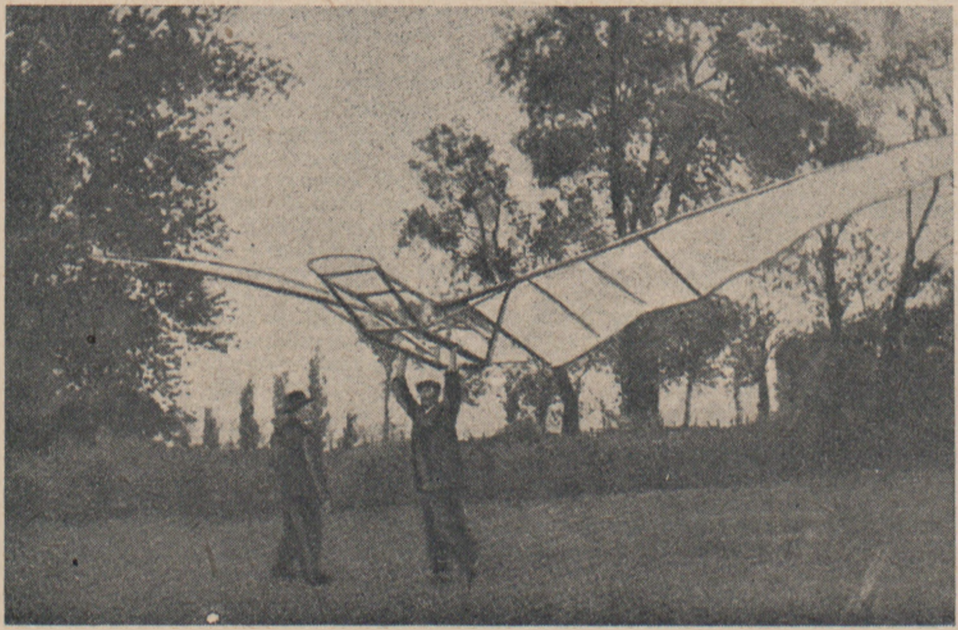
Myślał o tym wszystkim dużo, kiedy przed wieczorem wracali do domu. Gdy Łukawski i Zieliński zanudzali go zbyt pochwałami — zaperzył się i przerwał:

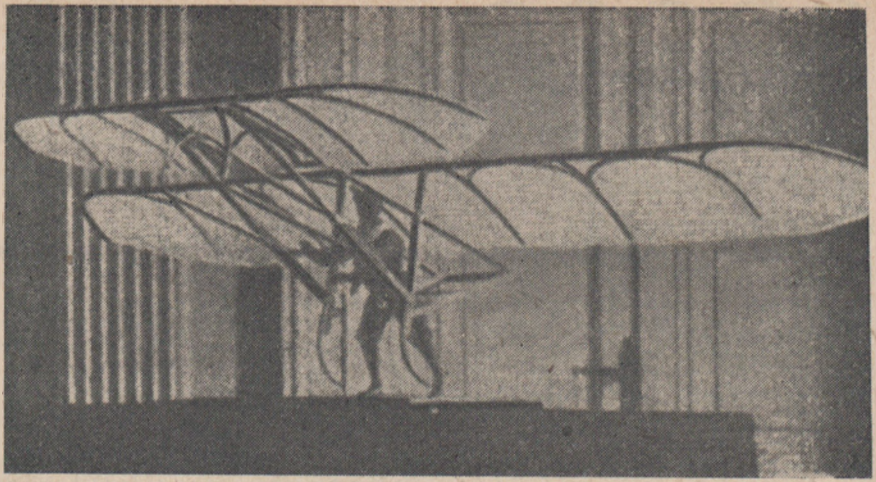
— Dajcie spokój. To wszystko nie wystarcza, aby latać. Muszę zdobyć więcej doświadczenia. Trzeba robić więcej prób. Świat musi wiedzieć, że Polacy to zmyślny naród — zdolny. Nie możemy być gorsi od Niemców i Francuzów. Trzeba im pokazać, że i my możemy latać — nie tylko tak jak oni, ale jeszcze lepiej.

— Czy nie za dużo wymagasz od siebie mój drogi — perswadował Zieliński. — Lilienthal tego nie osiągnął co ty. Wykonał co prawda przeszło 2 000 wzlotów, ale wszystko to były skoki z pagórków lub z wieży. Z ziemi nikt dotychczas nie wzleciał na aparacie cięższym od powietrza bez silnicy. Jesteś pierwszy na świecie i tego ci historia nie zapomni. Czerwiec 1896 roku przejdzie do historii żeglugi powietrznej.

— Czesława Tańskiego nie zadawalały jednak dotychczasowe próby. Posta-

Pierwsza wersja „Lotni", z którą Tański rozpoczynał próby w Wygodzie w 1896 roku.





Jeden z modeli szybowców Tańskiego z lat 1898—1900.

nowił przeprowadzić jeszcze eksperymenty podobne Lilienthalowi. W tym celu, po długich zresztą debatach z dwoma przyjaciółmi, zbudował z drzewa dość prymitywny pomost, dla dalszych prób. Początkowo loty — skoki z tego wzniesienia były bardzo krótkie, gdyż wysokość rusztowania nie przekraczała 8-miu łokci (około 3,5 metra). Następne jednak próby przynosiły dłuższe loty w czasie których można było odczuć wyraźnie siłę nośną. Tański wchodził ze skrzydłami na rusztowanie, podnosił je nad głowę i ustawiwszy się w ten sposób, aby wiatr uderzał w spodnią ich powierzchnię pod odpowiednim kątem, zeskakiwał z pomostu. Przy stałym wietrze spadał lekko, w niewielkiej odległości od rusztowania a przy silniejszym odlatywał o kilkanaście kroków dalej — skrzydła przytrzymywały go wtenczas niczym spadochron. Zeskakując z odpowiedniej wysokości artysta-malarz sądził, że umożliwi mu to przebywanie w powietrzu większej odległości aniżeli dotychczas.

Konstruktor przy tego rodzaju próbach opierał się wyraźnie na systemie startu bociana z gniazda. Obserwował nieraz często, jak startujący z gniazda bocian najpierw skacze, a następnie rozpędza się w powietrzu, początkowo nieco opadając. Po nabraniu szybkości bocian zaczyna dalej lecieć normalnie. Tego rodzaju próby nie zadowoliły jednak w zupełności artysty-malarza. Zrozumiał po pewnym czasie, że tą drogą nie dojdzie do właściwego rozwiązania tajemnicy lotu.

Wkrótce Łukawski i Zieliński po kilkutygodniowym pobycie w Wygodzie, wyjechali do Warszawy, gdzie czekały na nich interesy handlowe.

Tański pozostał przez dłuższy czas sam — ponawiając od czasu do czasu swe próby. Zatęsknił jednak również za Warszawą. Wyjechał w dwa miesiące od swego pierwszego udanego wzlotu z „Lotnią". Spotkała go tam po przybyciu przykra wiadomość. Dowiedział się o śmierci Lilienthala, który w czasie jednej z prób przy skoku z wieży złamał sobie kręgosłup i w kilka godzin potem zmarł. Stało się to 10 sierpnia 1896 roku. Wypadek ten wrył się mu głęboko w pamięć i na pewien czas oderwał go od prac w dziedzinie żeglugi powietrznej — powrócił do malarstwa. Nie trwało to jednak długo.

Warszawa mówiła wówczas głośno o jego eksperymentach. Na każdym kroku spotykał się z objawami szczerego zainteresowania — wzbudzał swą osobą podziw i entuzjazm zwłaszcza wśród młodzieży gimnazjalnej, która żywo się nim interesowała, wyrażając nawet gotowość pomocy w dalszych eksperymentach. Nazwisko Tańskiego stało się popularne. Pisała o nim nawet warszawska prasa. Jedna z gazet zamieściła w tym czasie dość obeszerny artykuł ze zdjęciami.

— Znany „Koniarz") — czytał w niej o sobie Tański — artysta-malarz p. Czesław Tański, zamiast malować pełnej krwi konie, robi doświadczenia z własnoręcznie zbudowanym przyrządem do latania. Skonstruował on kilka aeroplaników, poruszanych śrubą, wprawianą w obrót — skręcanym kauczukiem. Pomimo jednak, że nadawał im rozmiary znaczne, były to tylko zabawki, a raczej przyrządy demonstracyjne, które unosiły się w powietrzu zaledwie przez kilkanaście sekund. Ponieważ śp. Otto Lilienthal z powodzeniem uprawiał lot swobodny, na wzór ptasiego, przy pomocy obmyślanego przez się przyrządu, przeto p. Tański postanowił iść nadal drogą, wskazaną przez nieszczęśliwego inżyniera. Stara się on korzystać z doświadczenia poprzednika swego i unikać popełnionych przezeń błędów, które sprowadziły smutną katastrofę...*

...Różnica pomiędzy skrzydłami Lilienthala a p. Tańskiego zasadza się głównie na tym, że pierwsze były wklęsłe, drugie zaś są zupełnie płaskie. Lilienthal miał jeszcze ster pionowy utrzymujący skrzydła w kierunku prostopadłym do wiatru. Ptaki zastępują go układaniem obu skrzydeł pod pewnym, czasem dużym kątem. Ster horyzontalny przeszkadza aparatowi spaść pionowo na ziemię i czyni jego trajektorye bardziej zbliżoną do poziomej linii, o co głównie starał się nieboszczyk. P. T. pracuje wytrwale, nie zraża się przeciwnościami, ani niebezpieczeństwami. Doświadczenia te są bardzo pouczające, przekonywują bowiem, że człowiek, przy odpowiedniej wprawie może latać bez wydatkowania siły muskułów, jedynie korzystając z wiatru."

Wkrótce zaczęło Tańskiego pasjonować nowe zagadnienie, powziął myśl zbudowania aparatu latającego cięższego od powietrza z silnikiem. Energicznie zabrał się też do tej pracy.

Takie były narodziny polskiego szybownictwa.

(koniec)

JERZY KONIECZNY

OD REDAKCJI. Opowiadanie „Lotnia", zamieszczone w numerach 24, 26, 28, 29, 30 i niniejszym, stanowi fragment pracy o Tańskim. Początek i dalszy ciąg dziejów Tańskiego i jego pionierskich prac dla polskiego lotnictwa znajdą Czytelnicy w książeczce pt. „Czesław Tański — ojciec polskiego szybownictwa", która ukaże się w ramach wydawnictw Ligi Lotniczej, nakładem wydawnictwa MON.

*) Tak popularnie nazywano w Warszawie Tańskiego ze względu na to, że częstymi tematami jego prac malarskich były konie (przyp. autor.).

BYWAJĄ WŚRÓD NAS

ROBIE-SAM-SKI W KOLE LL

(felieton)

„Bohaterem" poniższego felietonu jest kol. Robie-sam-ski.

Ten młody obywatel został niedawno przewodniczącym Koła LL na terenie swojej szkoły. Wybór jego był jednogłośny. Poparł go sam dyrektor, gdyż kol. Robiesamski jest uczniem dobrym, o nienagannym zachowaniu.

Na zebraniu wybrano również sekretarza w osobie kol. Pisarczyka. Funkcję skarbnika miał sprawować kol. Pieniążek, a w skład komisji rewizyjnej wszedł kol. Protokólczyk.

Następnego dnia nowowybrany przewodniczący napisał porządny protokół i wysłał do Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej. Wyznaczył na sobotę zebranie Koła, którego porządek dzienny uprzednio sam przygotował. Program zebrania zawierał referat, który miał przygotować i wygłosić Robiesamski.

Zebranie to w relacji jednego z naszych czytelników wyglądało następująco:

1. Zagajenie — Robiesamski
2. Sprawdzenie listy — Robiesamski
3. Referat — Robiesamski
4. Sprawy finansowe koła — Robiesamski
5. Wolne wnioski — Nie było, chociaż pragnęli mówić kol. Pisarczyk, Pieniążek i inni.

O czym? — zapytacie. Domyślcie się sami.

Po trzech dniach na korytarzu szkolnym ukazała się ładna i z sensem „zredagowana" gazetka ścienna — dzieło kol. Robiesamskiego. Przyniósł on również z Okręgu plakaty i afisze propagandowe, które rozwiesił na terenie szkoły.

W jednym z numerów „Skrzydeł i Motoru" (tylko nie sprawdzajcie drodzy czytelnicy) ukazała się korespondencja o dobrej pracy Koła nr 101, której autorem był nie kto inny, tylko kol. Robiesamski.

Nasz „przodownik pracy" regularnie uczęszczał na zebrania przewodniczących kół, korespondentów, redaktorów gazetek ściennych itp.

Pewnego dnia do szkoły przybył przedstawiciel Okręgu. Zobaczył gazetkę, wywieszone afisze i plakaty, przejrzał protokóły zebrań, listy składek, porozmawiał z przewodniczącym i uznał, że Koło nr 101 dobrze pracuje. A jakie jest Wasze zdanie koledzy Czytelnicy? Na pewno żaden z Was nie pochwali takiego przewodniczącego robie-samskiego. A jednak bywają i tacy wśród nas.

So-Ta

PODZIĘKOWANIE

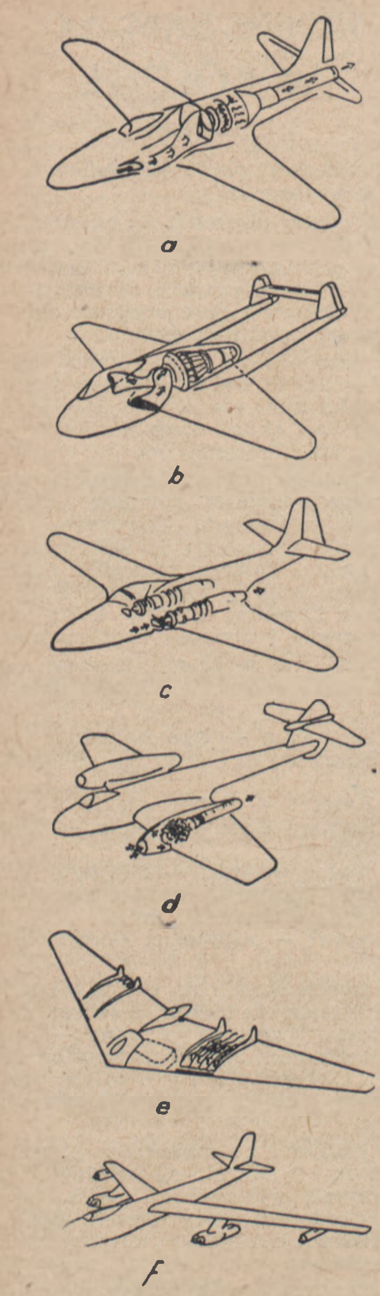
Zarządowi Okręgowemu LL, Centrum Wyszkolenia LL i Aeroklubowi LL we Wrocławiu oraz Zarządowi Okręgowemu LL Poznań — wszystkim Kolegom i przyjaciołom, którzy wzięli udział w pogrzebie — pil. Radosława Lisowskiego — serdeczne podziękowania tą drogą składa MATKA, SIOSTRA I RODZINA

100 000 NITÓW W SAMOLOCIE



inż. ZBIGNIEW BUCZEK

Odcinek XI



Rys. 1

GRUPA NAPĘDOWA

W skład grupy napędowej samolotu wchodzą: silnik, śmigło, instalacje zasilania paliwem i układ oliwienia, łoże silnikowe, osłony i różne urządzenia uzupełniające. W artykule tym z powyższego zestawienia pominiemy milczeniem konstrukcję silnika oraz omówioną już w specjalnym dziale instalację paliwową i smarowania.

Sposób umieszczenia silnika na płatowcu zależy od typu samolotu, jego wymaganych aerodynamicznych właściwości, rodzaju konstrukcji płatowca i od mocy silnika. W zależności od ilości silników samoloty dzielimy na: jednosilnikowe, dwusilnikowe i poczynając od trzech silników wzwyż — wielosilnikowe.

Rodzaj umieszczenia w samolocie silników odrzutowych różnego typu obrazuje rysunek 1. Dla myśliwców najpowszechniej i najchętniej stosowany jest układ oznaczony literą „a" (silnik znajduje się w tylnej części kadłuba). Układ ten może mieć różnorodne rozwiązania chwytu powietrza. Zaletą jego jest to, iż stwarza możliwości pomieszczenia wyposażenia i urządzeń w przedniej części płatowca.

Silnik mocowany jest na ramie silnikowej (łożu), którą zamocowuje się do konstrukcji płatowca — dźwigarów skrzydłowych lub konstrukcji kadłuba. Ramy silnikowe mogą być rozwiązane w różny sposób. W pierwszym rzędzie różnią się one kształtem. Zależy on od tego czy łoże przeznaczone jest do silnika gwiaździstego czy rzędowego. Na rysunku 2 przedstawione są schematycznie różne układy ram, gdzie „a, b, c, d" są przeznaczone dla silników rzędowych, zaś „e, f, g" dla gwiaździstych. Konstrukcja ramy jest dostosowana do ściśle określonego typu silnika, który może mieć czopy (zwykle cztery) lub płaszczyzny, na których leży na ramie (rys. 2 a, b, d). Najpowszechniej stosowanym typem łoża dla silników rzędowych jest konstrukcja kratowa. Wykonane jest ono z rur o dużej wytrzymałości, spawanych ze sobą w węzłach. Do dźwigarów (kadłuba) łoże takie przykręca się za pomocą czterech sworzni przetkniętych poprzez amortyzatory, tłumiące drgania. których źródłem jest praca silnika. Sam silnik spoczywa na dwóch równoległych poziomych rurach z nakładkami, przykręcony śrubami.

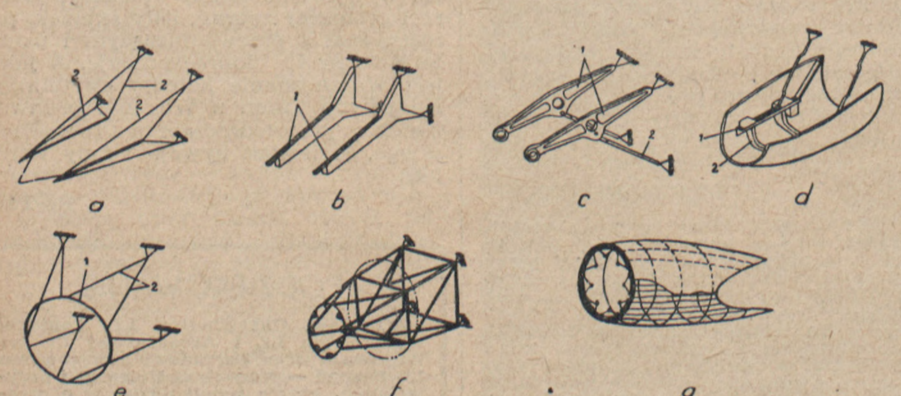
Rama rozwiązana w postaci skrzynkowej (podobnie jak niektóre dźwigary skrzydłowe) pokazana jest na rysunku 3. Cechą tej konstrukcji jest mała ilość elementów oraz to, iż silnik mocuje się tu na czterech czopach (6). Łoże to składa się z dwóch belek wykonanych z dwóch kształtowników oraz blach tworzących ścianki boczne (1 i 2). Niekiedy wykonuje się ramy w postaci belek odkuwanych z elektronu, wspartych dwiema rurkami. Silnik mocuje się tu również na czopach. Silnik gwiaździsty przykręca się śrubami na obudowie do ramy. Ze względu na układ silnika mocuje się go w płaszczyźnie pionowej czterema sworzniami do konstrukcji kadłuba czy gondoli silnikowej. Rama ta jest znacznie krótsza od ram silników rzędowych. Wykonana jest zwykle z rur spawanych.

Teraz powiemy parę słów o sposobie mocowania silników odrzutowych do konstrukcji płatowca.

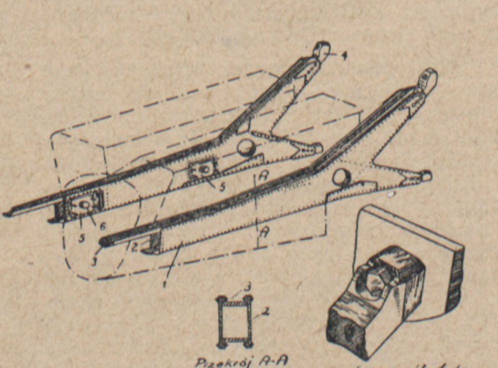
Silniki odrzutowe ze sprężarką promieniową posiadają zwykle dwa czopy główne umieszczone w pobliżu środka ciężkości oraz uchwyty dodatkowe. Czopy główne (rys. 4) znajdują się tu na korpusie sprężarki (szczegół B), zaś uchwyt w przedniej części silnika przy skrzynce napędów (szczegół A). Fragment C przedstawia zabezpieczenie rury wylotowej przed przesunięciami w płaszczyźnie pionowej.

Inny rodzaj łączenia silnika z ramą obrazuje rys. 5, a mianowicie łączenie przy pomocy czterech uchwytów umieszczonych w przedniej części korpusu sprężarki. Rama ta, jak pokazuje rysunek, przedstawia prostą konstrukcję kratową z rur.

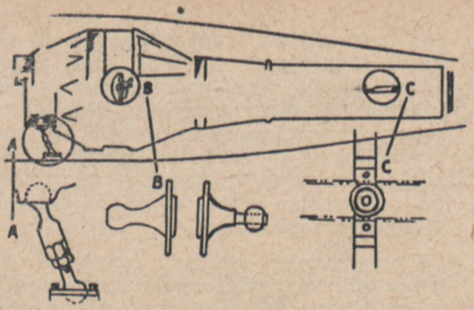
Silnik ze sprężarką osiową, który posiada masę rozłożoną wzdłuż osi podłużnej, z reguły mocuje się na dwóch czopach głównych w przedniej części



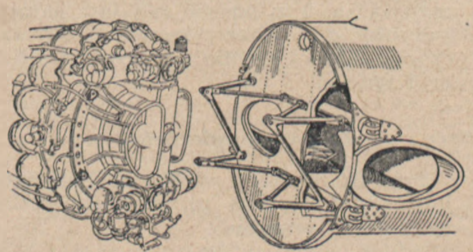
Rys. 2



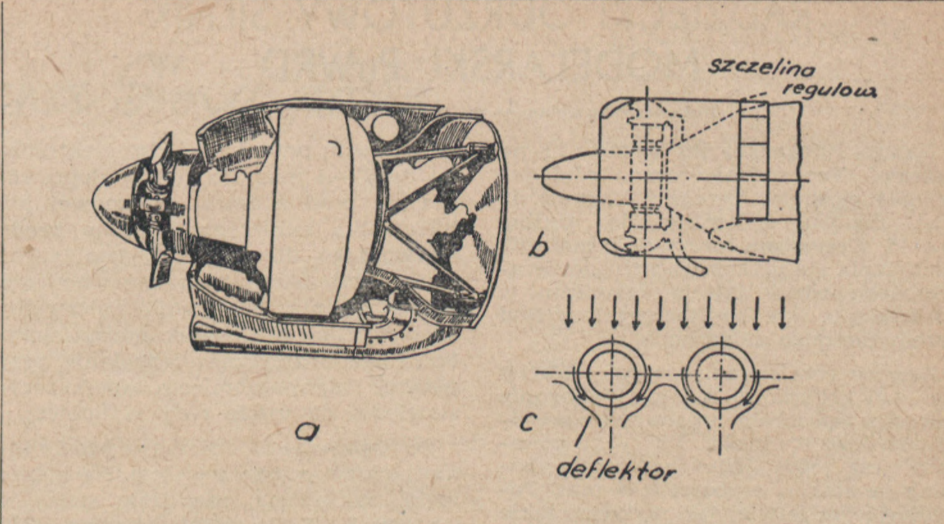
Rys. 3



Rys. 4



Rys. 5



Rys. 7

sprężarki i dwóch dodatkowych w tylnej części silnika (w okolicy turbiny).

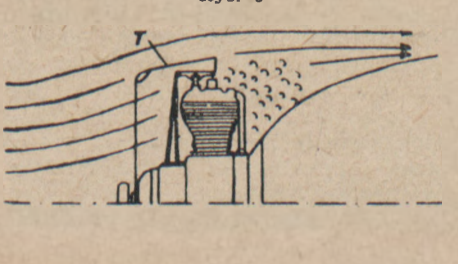
Okapotowanie. Silniki tłokowe chłodzone powietrzem umieszczone na płatowcu osłonięte są specjalnym okapotowaniem (osłonami). Zadaniem okapotowania jest zmniejszenie oporu czołowego silnika, kierowanie strug w pożądany sposób na cylindry i ochrona silnika przed uszkodzeniem na ziemi. Silnik chłodzony cieczą posiada okapotowanie prostsze, gdyż składa się ono jedynie ze szkieletu i blach. Tu okapotowanie służy jednak tylko do ochrony silnika i zapełnia kadłubowi opływowy kształt.

Silniki gwiaździste, które z zasady chłodzone są powietrzem, posiadają okapotowanie dwojakiego rodzaju. Pierwszym jest pierścień Townenda (rys. 6), oznaczony literą T, obecnie prawie niestosowany. Pierścień ten posiada przekrój o profilu lotniczym i mimo swej prostoty nie pozwala na regulowanie stopnia chłodzenia.

Drugi rodzaj osłon to pierścień NACA (rys. 7) z deflektorami lub bez. Pierścień ten ma oprofilowaną przednią część, a w ostatnich czasach posiada regulowaną szczeliną wylotową (rys. 7 b). Wewnątrz pierścienia (rys. 7 c) za cylindrami umieszczone są tzw. deflektory. Deflektor jest to zwykła blacha odpowiednio ukształtowana, aby kierowała strugi powietrza naokoło tylnej części cylindrów, wskutek czego otrzymuje się bardziej równomierne chłodzenie.

Czytelniku! W zasadzie cykl „100 000 nitów w samolocie" został zakończony powyższym artykułem. Szczupłe ramy poszczególnych odcinków nie pozwoliły na zbyt szerokie omówienie każdego tematu. Mamy jednak nadzieję, że cykl pogłębił Wasze wiadomości z dziedziny budowy samolotów.

Rys. 6



CZY SILNIK Z SAMOLOTU MOŻNA PRZEBUDOWAĆ NA SILNIK MOTOCYKLOWY?

Niedawno powstały tygodnik „Motor", będący pismem „samochodziarsko" - motocyklowym zamieścił w Nr. 6 z dnia 21.5.52 r. ciekawą „historyjkę" opatrzoną tytułem: „Samolot czy motocykl". Autor „historyjki", Jerzy Olczyk opowiada naiwnym czytelnikom o skonstruowaniu we wsi Dychów przez małorolnego chłopa Z. Korka motocykla z koszem.

— Cóż w tym dziwnego — powiecie — czyż mało mamy przykładów twórczej myśli wynalazczej, czyż mało mamy przykładów racjonalizatorstwa?

Zgoda! Budowa motocykla jest czymś zupełnie realnym, jednakże „Motorowa" historyjka opowiada o budowie motocykla z wraku... Messerschmitt'a. Najciekawszą częścią „opowiadanka", a równocześnie nasuwającą czytelnikowi najwięcej wątpliwości jest twierdzenie autora, że motocykl został wyposażony w 2-cylindrowy silnik powstały z obcięcia 10 pozostałych cylindrów Daimler-Benza, w jaki był zaopatrzony wspomniany Me-109.

Oddajmy głos autorowi:

„...Niestety, po zbudowaniu podwozia motocykla (bez rysunków) okazało się, że dwunastocylindrowy silnik nie mieści się w ramie...

...Znalazła się jednak rada. Z. Korek obciął 10 cylindrów i wmontował dwa pozostałe w ramę. (Bagatelka — 200 KM)..."

To znaczy, że Z. Korek wziął „buchwel", przeciął blok cylindrowy (wraz z kanałami dla cieczy chłodzącej), wałek rozrządu, wał korbowy itd. itd. Po tych wszystkich „operacjach" dokonanych przez Korka autor notatki wmawia w czytelników, że silnik pracował, czego dowodem jest dokonana przez pomysłowego nowatora próba, w czasie której motocykl osiągnął ponad 100 km/godz. na pierwszym biegu.

Ciekawe, że autor nic nie pisze w jaki sposób Z. Korek przerobił wał korbowy, tak żeby kolejność pracy obu cylindrów była właściwa, przebudował rozrząd, instalację zapłonową, dostosował gaźnik, system smarowania i chłodzenia itd.

Nie wydaje nam się możliwe dokonanie tego rodzaju przeróbek nawet w dobrze wyposażonym warsztacie, a cóż dopiero w prymitywnych warunkach wiejskiego nowatora. Czytelnik dobrze zorientowany w skomplikowanym układzie silnika lotniczego czytając notatkę J. Olczyka dochodzi do jednego wniosku — „lipa"!

„Niechby tak, który z pilotów spróbował zbudować z motocykla samolot" — czytamy w „Motorze". Wydaje nam się to dziecinną zabawą w porównaniu z tym, czego dokonał J. Olczyk w swej notatce.

(r.)

DZIESIĘĆ MODELI

W Klubach Międzynarodowej Książki i Prasy znajdziemy pożyteczną radziecką książeczkę pt. „Dziesięć modeli", A. Abramowa. wyd. Dietizdat, Moskwa 1952.

Książka, zaopatrzona w twardą oprawę, zawiera 127 stron, jest bogato i starannie ilustrowana i chociaż w swoim założeniu nie jest książką lotniczą, trzy czwarte jej treści poświęcono temu właśnie zagadnieniu.

W rozdziale „Podróż na śmigłosamochodzie" poznajemy pojazd przyszłości, w którym właściwości samochodu połączone są z właściwościami śmigłowca zaopatrzonego w składany wirnik i chowane skrzydła. Aparat ten zdolny jest zarówno „siadać" na ziemi, jak i wodować na powierzchni wody. Jego szybkość podróżna w powietrzu wynosi 650 km/godz., a na wodzie 120 km/godz.

Rozdział pt. „Po śniegu" traktuje o saniach z napędem śmigłowym. Tu dowiemy się o pierwszych tego rodzaju radzieckich saniach konstrukcji Tupolewa i możemy poznać ich budowę.

„W powietrzu". W tym rozdziale widzimy chłopa Nikitę, który za czasów Iwana Groźnego zlatywał na skrzydłach z wieży cerkiewnej. Spotykamy też marynarza Możajskiego, który pierwszy w świecie wzleciał w powietrze na samolocie z silnikiem parowym. Główne zasady lotu szybowca i sposób budowy modelu bezogonowca ze sklejki startującego z procy, dopełniają treść tego rozdziału.

W rozdziale „W górę śmigłem" mówi się o pierwszych śmigłowcach Jurjewa i o sposobie wykonania najprostszego modelu śmigłowca, tzw. „Muchy".

Rozdział „Po wodzie" traktuje o ślizgowcach z napędem śmigłowym, zarówno o tych oryginalnych, jak i ich modelach.

W rozdziale pt. „Śmigło z kołami" poznamy budowę modelu najprostszego aeromobilu, który napędzany śmigłem, zdolny jest przebiec po ziemi 52 m.

W zakończeniu tej interesującej książki dla młodzieży mówi się o samolotach amfibiach, okrętach i traktorach z napędem gumowym.

Chociaż w trzech nie wymienionych wyżej rozdziałach pisze się o statkach z napędem łopatkowym i śrubowym, całość pracy ma mimo wszystko charakter lotniczy.

Autor, mówiąc o modelach zapoznaje czytelnika równocześnie z prawdziwymi maszynami, odpowiadającymi tym modelom. A więc „uczy i bawi" w sposób jak najbardziej dostępny, podając także nieco fantazji. Książeczkę kupić można za złotówkę. Niech służy naszym najmłodszym miłośnikom lotnictwa.

(efer)

RADZIECKI ODRZUTOWY SILNIK MODELARSKI PuWRD

(Dokończenie opisu — początek w n-rze 32 br.)

Na rys. 1 pokazany jest zawór z 10-ma listkami. Ten rodzaj zaworu zdał doskonale egzamin. Tarczę zaciskową do tego zaworu wykonuje się według rys. 15. Krzywizna tarczy daje możność odchylania się listkom zaworu do ograniczonego jednak ugięcia oraz chroni je od działania wysokiej temperatury i od przedwczesnego zniszczenia.

Zawory robi się ze sprężystej blachy stalowej grubości 0,15 mm. Wykonanie zaworów sposobem amatorskim przedstawia duże trudności. Na rys. 2 pokazany jest jeden listek zaworu wykonany ze stali o grubości 0,06 mm. Początkującym łatwiej jest wykonać takie zawory, składające się z osobnych listków w liczbie 10-ciu.

Dla wykonania listków trzeba przygotować dokładny szablon z blachy stalowej 1,5 — 2 mm. Nakładając go na pas blachy sprężystej wzdłuż śladów walcowania przytrzymujemy pas i szablon palcami i listek wycinamy nożycami według konturu szablonu. Przydatne są tylko listki zupełnie równe bez jakichkolwiek zagięć krawędzi. Krawędzie listków po wycięciu trzeba nieco złagodzić osełką lub ostrym pilnikiem.

Śruby (rys. 4) i nakrętki (rys. 7) lepiej nie wykonywać samemu lecz dobrać gotowe o średnicy gwintu 6 mm (M6).

Tarcza zaciskowa (rys. 6) przytrzymuje i zaciska listki na siatce. Dla lepszego umocowania listków powierzchnia tarczy jest wtoczona na głębokość 0,2 mm i posiada kołnierz szerokości 1,5 mm, który przytrzymuje listki zaworowe po skręceniu śrubą i nakrętką.

Składanie silnika

Na gładką powierzchnię siatki zaworowej (rys. 5) należy ułożyć 10 listków (rys. 2) zwężonymi końcami do środka, a zaokrąglonymi przykryć otwory siatki. Na wierzch listków nakładamy tarczę zaciskającą (rys. 6), kołnierzem na krawędzie listków. Ściskając palcami siatkę i tarczę wstawiamy śrubę w otwór środkowy (rys. 4) i nakręcamy na nią nakrętkę (rys. 7). Sprawdzamy prawidłowość położenia listków, a następnie dokręcamy nakrętkę szczypcami płaskimi lub lepiej — odpowiednim kluczem. Listki zaworu powinny odstawać od siatki na 0,3 — 0,5 mm. Złożoną w ten sposób siatkę zaworową umieszczamy w komorze spalania, zaworami do wnętrza.

Na siatkę zaworową nakładamy głowicę silnika, po czym nakręcamy pierścień gwintowany na gwint komory spalania. Ażeby gwint się nie przepalił trzeba go posmarować pastą grafitową (grafit w proszku roztarty z olejem maszynowym). Złożony silnik przedstawiony jest na rys. 14.

Eksploatacja silnika

Dla zapalenia mieszanki koniecznym jest wzbudzenie iskry w komorze spalania. Do tego celu można wykorzystać świecę z silników modelarskich, po zwiększeniu przerwy między elektrodami do 3 — 4 mm. Do świecy doprowadza się prąd z cewki zapłonowej lub iskrownika lotniczego. Źródłem prądu pierwotnego dla cewki będzie suche ogniwo lub akumulator samochodowy. Dla uzyskania iskry prąd pierwotny należy przerywać. Silnik można zapuścić i bez elektrycznego zapalania, przy pomocy jedynie płomienia zapałki przystawionej do ujścia rury wylotowej.

Do zapuszczenia potrzebna będzie samochodowa pompa z wężem. Na koniec węża zakładamy mosiężną rurkę o średnicy 5 —6 mm ze spłaszczonym końcem.

Przed próbnym uruchomieniem należy zacisnąć silnik w imadle przy pomocy blaszanego bandaża, obejmującego komorę spalania przed świecą. Końce bandaża zaciskamy w imadle.

Po przygotowaniu wszystkiego co jest niezbędne do rozruchu, do zbiorniczka nalewa się benzyny i odkręca iglicę rozpylacza na 2 — 3 obroty. Skierowując szczelinę końcówki węża od pompy na środek rozpylacza, poprosimy naszego pomocnika, by dał powietrze. Przy prawidłowym położeniu końcówki pompy, z rozpylacza powinno rozpylać się intensywnie paliwo. Widać to zupełnie dobrze. Przy podawaniu powietrza i wywołaniu iskry do świecy powstaną pojedyncze silne wybuchy. Obawiać się ich nie należy: szkody one przynieść nie mogą, gdyż ciśnienie w rurze nie jest wielkie i silnik nie rozerwie się. Zwiększając lub zmniejszając ilość paliwa, dopływającego do silnika, regulujemy warunki jego pracy. Dokonujemy tego przez dobór odpowiedniego położenia iglicy. Gdy silnik „chwyci", zapłon świecą staje się niepotrzebny i dlatego ze świecy trzeba zdjąć przewód zapłonowy, oczywiście po uprzednim wyłączeniu pomocniczej instalacji zapłonowej.

Zatrzymanie silnika uzyskuje się przez zakrycie wlotu powietrza do głowicy. Można też zatrzymać silnik przez dokręcenie iglicy i zakrycie otworu rozpylacza. Ten sposób nie jest jednak zalecany, gdyż przy ponownym zapuszczaniu silnika trzeba ze od nowa regulować iglicę.

Zasady bezpieczeństwa

Przy eksploatacji silnika na hamowni lub modelu trzeba przestrzegać podanych niżej prawideł:

1) Na hamowni, na której próbujemy silnik, nie trzymać łatwo zapalnych materiałów: celuloidu, farb nitro i paliw płynnych.

2) W czasie zapuszczania silnika nie wolno zaglądać do rury wylotowej.

3) Nie zapuszczać silnika przy pomocy butli z nieznanym sprężonym gazem. W żadnym wypadku nie posługiwać się butlami z tlenem, gdyż przy jego podawaniu, silnik może rozerwać się lub spalić.

Przy zakładaniu silnika na model trzeba pamiętać, że musi on być umieszczony w odległości nie mniejszej jak 60 — 70 mm od łatwozapalnych części modelu, w przeciwnym wypadku sąsiadujące części modelu trzeba pokryć metalowymi osłonami, pokrytymi szkłem wodnym.

Opracował **EFER**

EKSPLOATACJA SILNIKÓW MODELARSKICH

(Dokończenie — początek w n-rze 29 br.)

Przygotowując model do lotów na długotrwałość, odległość lub wysokość trzeba przystosować go do odnośnych warunków. Dla dokonania tego należy podwiesić model na drutach, ograniczając jego ruchy we wszystkich kierunkach. Najlepiej zrobić to na otwartym powietrzu.

W czasie próby należy:

1) sprawdzić zdolność modelu do przepracowania zamierzonego czasu na danej ilości paliwa,
2) sprawdzić zużycie paliwa w gramach na godzinę,
3) sprawdzić pewność działania instalacji paliwowej i wpływ zmiany poziomu paliwa na pracę silnika,
5) sprawdzić pewność zamocowania silnika,
6) dobrać i zapamiętać położenie iglicy w dyszy gaźnika.

Silnik należy regulować tak długo, dopóki nie zostaną usunięte wszystkie przyczyny zatrzymywania się silnika przed oznaczonym czasem i dopóki silnik nie przepracuje przewidywanego czasu bez dodatkowej regulacji. Trzeba brać pod uwagę, że w locie zmieniają się warunki pracy silnika, gdyż zmienia się ciśnienie, temperatura i wilgotność powietrza, a poza tym modelem „rzuca" w powietrzu. Wszystko to może spowodować przedwczesne zatrzymanie się silnika i o tym musi pamiętać modelarz, zapuszczający swój model do lotu rekordowego. W przeciwnym razie nie osiągnie dobrego wyniku.

Przy dłuższej pracy silnika bateria od latarki kieszonkowej służąca jako źródło prądu zużywa się dość szybko i po pewnym czasie iskra słabnie, a w końcu przerywa i silnik staje. Celem lepszego wykorzystania pojemności baterii i celem zapewnienia zapalania przy słabej iskrze, bardziej doświadczeni modelarze dodają do benzyny 5—10% eteru etylowego, którego para ma temperaturę zapłonu znacznie niższą od temperatury zapłonu pary benzyny. Pośrednio uzyskuje się przez to przedłużenie czasu pracy baterii umieszczonej na modelu, a tym samym i przedłużenie lotu modelu z pracującym silnikiem.

EFER



Korespondenci Simu piszą

KOLPORTAŻ KSIĄŻEK O TEMATYCE LOTNICZEJ

Dla szerszego spopularyzowania zagadnień lotnictwa Ośrodek Propagandy Oddziału LL w Sosnowcu w porozumieniu z „Domem Książki“ prowadzi wśród aktywistów i sympatyków Ligi Lotniczej kolportaż książek o tematyce lotniczej i ogólnej. W okresie od połowy miesiąca kwietnia do chwili obecnej rozprowadzono już książek na sumę około 2 300 zł. Dla upowszechnienia książek o tematyce lotniczej przeprowadzono także „loterię książkową“, która cieszyła się dużym powodzeniem wśród młodzieży sosnowieckiej.

Plan pracy Ośrodka Propagandy Oddziału LL w Sosnowcu przewiduje na najbliższą przyszłość zwiększenie ilości kolportowanych książek. Jednakże ze względu na małe nakłady książek lotniczych napotyka się na trudności w otrzymywaniu ich z „Domu Książki“. Należy sądzić, że nakłady zaplanowanych nowości wydawniczych o tematyce lotniczej ukazywać się będą w większych ilościach, co zaspokoi w dużej mierze zapotrzebowanie terenu.

S. M. S.

SPRAWĘ TRZEBA NAJPIERW PRZEMYŚLEĆ

W związku z ukazaniem się w nr. 27 SiM-u z br. listu ob. Witolda Hussakowskiego ze Świebodzina, pragnę i ja zabrać głos w sprawie zielonogórskich zawodów modelarskich.

III Eliminacyjne Zawody Modelarskie województwa zielonogórskiego pozostaną w pamięci modelarzy jako bardzo nieudane. Po pierwsze „nawaliła“ pogoda, następnie brak było dobrej organizacji. Zawody Eliminacyjne były przez modelarzy przygotowane dobrze; nie tylko przez modelarzy ze Wschowy i Nowej Soli, lecz przez wszystkich, gdyż na zawody przygotowani byli wszyscy na kilka tygodni wcześniej.

Winę za niski poziom zawodów ponosi przede wszystkim kierownictwo zawodów, które nie wykazało w ogóle żywotności, a o którym można na usprawiedliwienie powiedzieć tyle, że nie było w nim człowieka, który znałby się na modelarstwie od strony technicznej.

Z kolei pragnę przejść do tego niemiłego wypadku, o którym pisał ob. Hussakowski. Tu chcę zaznaczyć ku uwadze ob. Hussakowskiego i kolegów modelarzy, że aby o czymś napisać, trzeba sprawę zbadać, poznać, przemyśleć i dopiero opisać. A czy ob. Hussakowski pytał kierownika ekipy krośnieńskiej o powód odjazdu z zawodów? Nie. A po przyjeździe do domu usiadł i napisał: „Tu zaszedł niemiły i *niesportowy* wypadek: koledzy z Krosna“ itd.

Wyjazd modelarzy krośnieńskich spowodowany był złą organizacją zawodów, gdyż auto, które miało ich odwieźć do Krosna, przyjechało na godzinę wyznaczoną przez kierownictwo zawodów, a ze względu na to, że było zajęte (Święto Ludowe, a auto PZGS), musiało bezzwłocznie wracać. Wypadek ten był nieprzyjemny nie tylko dla modelarzy ze Świebodzina, ale przede wszystkim dla ekipy krośnieńskiej, której zamknięto drogę do eliminacji.

ANDRZEJ BOŻEJKO

SPOTKANIE PILOTÓW Z ŻOŁNIERZAMI

W dniu 3 sierpnia br. na lotnisku aeroklubu w Szczecinie odbyło się spotkanie pilotów LL z żołnierzami ludowego Wojska Polskiego. Mimo niezbyt ładnej pogody, frekwencja oczywiście ze strony gości, była stuprocentowa, czego nie można było powiedzieć w odniesieniu do „gospodarzy“.

Ze spotkania tego byli bardzo zadowoleni zarówno żołnierze jak i piloci. Ci pierwsi dlatego, że mieli możność obejrzeć z bliska sprzęt lotniczy oraz podziwiać loty i akrobacje wykonywane na „Muchach“, ci drudzy natomiast — że potrafili zainteresować swych gości objaśnieniami odnośnie przeznaczenia posiadanego sprzętu i jego eksploatacji oraz pokazowymi lotami.

Trzeba dodać, że koledzy piloci, którzy z nieznanych przyczyn nie wzięli udziału w spotkaniu (może wpłynął na to padający z rana deszcz?) powinni się wstydzić swego postępku, który można porównać do zaproszenia gości na wieczorek towarzyski i zamknięcia przed nimi drzwi na klucz.

Podobnie jak niektórzy piloci postąpili modelarze z „Pałacu Harcerza“, którzy „pragnęli“ swą obecnością i pokazami lotów modeli uświetnić nasze spotkanie z żołnierzami, lecz niestety... nie przyszli. A szkoda!

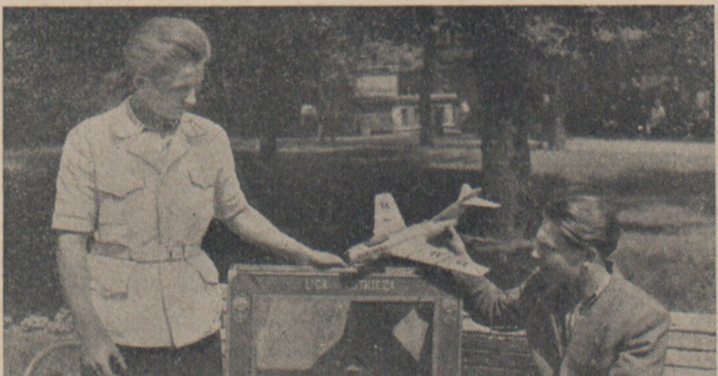
ADAM WILDBURG
Szczecin

ZAKOPANE PROSI O POMOC

W Zakopanem istniały kiedyś dwie modelarnie. Jedna z nich nie zdołała pokonać piętrzących się trudności i po prostu „rozleciała się“. Druga natomiast, przy szkole licealnej, istnieje do dziś. Ale jak długo będzie mogła iść w niej normalna praca, nie wiemy. Brak narzędzi i materiałów modelarskich uniemożliwia kontynuowanie zajęć. A trzeba przyznać, że członkowie modelarni są zdolni i chętni do pracy. Szkoda więc, aby zostali pozbawieni jedynej modelarni w Zakopanem.

Apelujemy więc do ZM LL w Nowym Targu, aby zainteresował się modelarnią i jedynym kołem LL istniejącym przy tej samej szkole i udostępnił młodzieży Zakopanego zdobywanie wiedzy lotniczej, która całym sercem pragnie służyć ludowemu lotnictwu.

ALEKSANDER KONIAKOWSKI
Zakopane



Na zdjęciu obok: Model redukcyjny samolotu odrzutowego wraz z futerałem, który modelarze z Katowic w imieniu Zarządu Oddziału LL przekazali Głównej Komendzie Zlotu Młodych Przodowników-Budowniczych Polski Ludowej. Obok modelu z futerałem wykonawcy daru: kol. kol. Grabowski Marian z modelarni Powłów (z lewej) i Boncoln Józef z modelarni Siemianowice (z prawej).

POCZTA LOTNICZA

Kol. **Włodysław Rydlowski** z Dzierżoniowa pisze w swym liście: „w Dzierżoniowie jest bardzo dużo dziewcząt i chłopców, którzy by chętnie uczęszczali na Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych, lecz w miejscowości tej nikt jeszcze podobnego kursu nie zorganizował. Miejska Rada Narodowa wcale się o to nie troszczy. Prosimy więc redakcję o interwencję w tej sprawie.“

Interwencja w tej sprawie, Kolego, jest naprawdę zbyteczna. Przede wszystkim powinniście sami pomyśleć o tym, aby na terenie Dzierżoniowa zorganizować koło Ligi Lotniczej. Jak to zrobić, zaraz Wam wyjaśnimy.

Zwołajcie zebranie organizacyjne, na którym powinien być wygłoszony referat na temat zadań i działalności Ligi Lotniczej, po czym należy podjąć uchwałę o zorganizowaniu koła, którą podpisują wszyscy obecni. Następnie trzeba wybrać zarząd składający się z 3—5 osób.

Protokół z tego zebrania, uchwałę, listę członków oraz skład osobowy zarządu należy przesłać do Zarządu Okręgu LL we Wrocławiu, Rynek 13, w celu zarejestrowania koła. Bliższe szczegóły odnośnie założenia i pracy koła dowiecie się z instrukcji, po którą powinniście się zwrócić pod wyżej wskazany adres.

Jeżeli zorganizujecie koło LL i praca jego wejdzie na normalne tory, wówczas będziecie mogli, przy pomocy Okręgu LL zorganizować Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Radzimy więc nie czekać Kolego, aż Rada Narodowa zorganizuje Wam koło, a wziąć się do pracy. Rada Narodowa natomiast, o ile się do niej zwrócicie, pomoże z pewnością w Waszej pracy, ale inicjatywa musi wyjść od Was.

Kol. **Sławomir Łozowski** z Augustowa chciałby również założyć koło LL na terenie szkoły, lecz niestety, nie wie co ma począć z kolegami, którzy krytycznie ustosunkowują się do jego zamiaru.

Powinniście przede wszystkim starać się zainteresować swych kolegów Ligą Lotniczą, co niewątpliwie uda się Wam przez zapoznanie ich z zasadami tej organizacji oraz opowiedzenie im o pięknym sporcie lotniczym. Zwróćcie się również do kierownictwa szkoły, które na pewno pomoże Wam w przyciągnięciu kolegów do szeregów LL.

Spełniając dalszą prośbę kol. Łozowskiego, podajemy tytuły książek, które zapoznają go z podstawami budowy modeli latających oraz ich oblatywaniem: „Budowa modeli latających“ Skobielcyna, cena 1,70 zł, oraz „Oblatywanie modeli latających“ P. Elszteina cena 2,40 zł, SiM z roku 1946 jest już wyczerpany.

Wymienione wyżej książeczki polecamy również kol. kol. **Stanisławowi Korzonowi** ze Złotowa oraz **Antoniemu Barańskiemu** z Janowa Podlaskiego, którzy także pragną zapoznać się z podstawami budowy modeli.

Kol. **Tadeuszowi Gaciowi** z Gdańska, który chciałby zbudować silniczek samozapłonowy, radzimy zaopatrzyć się w książeczkę Kurowskiego pt. „Silniczek samozapłonowy do modeli latających“.

Kol. **Małgorzata Filgner** z Bydgoszczy prosi nas o podanie tytułów książek o tematyce lotniczej, które bardzo chciałaby przeczytać. Oto one: „ZMP-wcy na start“ — Urniaża, „Na zwycięskim szlaku“ Koniecznego, „Na młodych skrzydłach“ Przymanowskiego, „Szybownicy“ Rejniaka. Te cztery tytuły, nie wyczerpują oczywiście całości lektury o tematyce lotniczej — jest ich dużo więcej, ale chcąc zapoznać się z ludowym lotnictwem wojskowym oraz szybownictwem, powinniście przeczytać wymienione książki.

Kol. **Adolf Hospodiuk** ze Szczecina prosi nas o podanie źródła nabycia książek naukowych z dziedziny lotnictwa. Prośby Waszej, Kolego, nie możemy spełnić, gdyż określenie „dziedzina lotnictwa“ jest zbyt ogólne. Prosimy o podanie, jakie zagadnienia Was najbardziej interesują, wówczas odpowiemy.

Kol. kol. **Tadeusz Skowrona** z Bąkowej Góry i **Bogusława Tymoszuka** z Kamienia Pomorskiego zawiadamiamy, że komplety SiM-u i „Skrzydlatej Polski“ z roku 1951 oraz pojedyncze egzemplarze SiM-u do nr. 9 z br. włącznie mogą zamówić w Sekcji Propagandy ZGLL w Warszawie, ul. Ogrodowa 65. W sprawie nabycia dalszych numerów z br. powinni zwrócić się do Sekcji Kolportażu Wydawnictw Komunikacyjnych, Warszawa, Al. Jerozolimskie 107.

Dalsze pytania kol. Tymoszuka skierowaliśmy do lekarza lotniczego. (s)

CZOŁOWY SKOCZEK NARCIARSKI

JAN KULA

MODELARZEM LOTNICZYM

(Wywiad specjalnie dla SiM-u)

Trwają starty modeli szybowców. Robrzmiewają głosy komisarzy sportowych i oto dobiega mnie: „Jan Kula, proszę przygotować się do startu!".

Coś mnie tknęło. Kula, Kula... Skąd ja znam to nazwisko?

Na start szedł właśnie dość niskiego wzrostu, w gimnastycznej białej koszulce i jasnym spodniach wezwany przed chwilą zawodnik.

Poznałem go w jednej sekundzie: toż to Janek Kula, nasz najlepszy, obok Staszka Marusarza, narciarz. Sławny z długości i stylu swych skoków nie tylko u nas, w kraju, lecz i za granicą. Dostawali od niego regularne „knoty" renomowani narciarze Europy. Jednym słowem — chluba i prawdziwa ozdoba polskiego narciarstwa.

I oto — Janek Kula jest na starcie XVII OZML jako zawodnik-modelarz. Wprost nieprawdopodobne, aż przecieram oczy ze zdumienia.

Moja dziennikarska dusza, rozleniwiona do tej pory pod wpływem upału fiknęła kozła z radości i w przeczuciu nie lada gratki zaczęła galopować na przeciw nadchodzącemu. Oczywiście — reszta, z ołówkiem i notesem w rękach, też.

— Pięć minut dla prasy? Proszę bardzo.

— Ja właśnie z SiM-u...

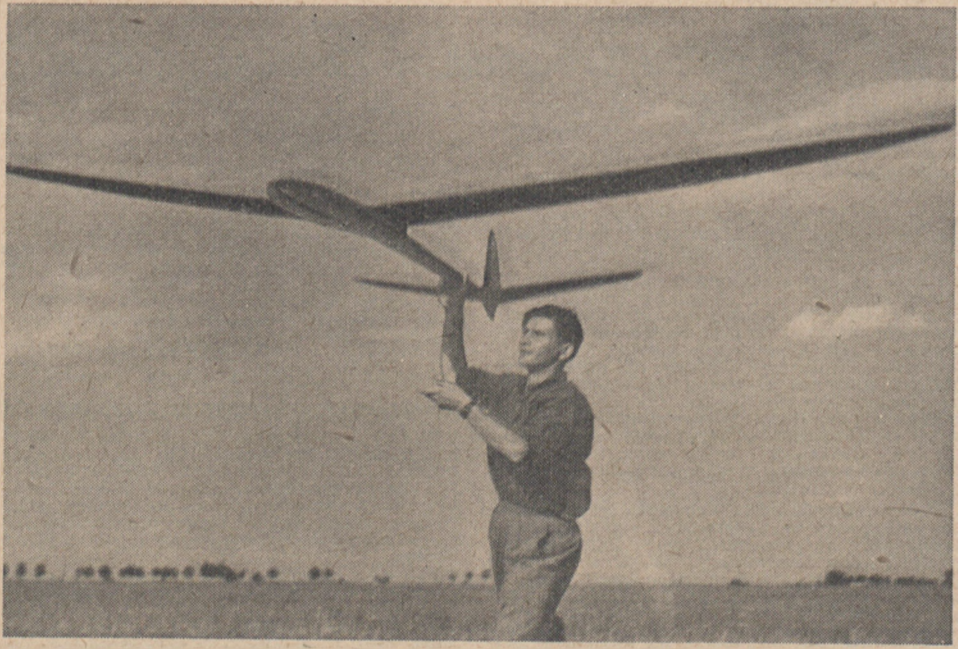
— A, z SiM-u — ucieszył się Janek — to nawet i dziesięć minut, ale... po starcie, za chwilę. Startuję poza konkursem do rekordu.

Obserwuję, jak Kula przy udziale drugiego modelarza rozwinęli już linkę holowniczą i stają gotowi do startu. Holuje Janek, zaś duży model szybowca wyczynowego, „Czaplę", będzie wypuszczał w powietrze jego kolega „po fachu" (tzn. również modelarz z Zakopanego) — Jakubowski. W „cywilu" — kierownik handlowy.

Start! „Czapla" szybko i bardzo pewnie nabiera wysokości, Janek biegnie jeszcze kilka metrów i staje, wyczepiona linka zaczyna opadać na ziemię. Model, ładnie krążąc na termice, oddala się w kierunku krańca lotniska. Bardzo ładny, płynny lot. Obserwuję go przez lornetkę, aż wreszcie ginie z pola widzenia. Z dali dobiega warkot motocykla, który już przed 4-ma minutami ruszył w pogoń za modelem.

Idę do Kuli i zaczynamy krótką rozmowę. Oto, czego nie wiedzieliście o tym słynnym narciarzu: Janek jest modelarzem od dawna, jeszcze z lat szkolnych. Już jako młody chłopiec budował w domu modele.

Po wojnie wrócił do modelarstwa dopiero w roku 1948. Wraz z kol. Jakubowskim i kilkunastoma innymi modelarzami tworzą grupkę miłośników tego sportu w Zakopanem, które na ogół nie interesuje się małym lotnictwem. Należą do modelarni LL Nr 613, w trudnych warunkach budują modele — na razie szybowców, gdyż o silnikowych nie mogą poważnie myśleć. — Nie mamy silniczków, brak odpowiednich materiałów — mówi Kula. — Ale nie rezygnujemy z silnikowych zupełnie!



Oto Jan Kula, który zajmuje się modelarstwem z takim samym entuzjazmem jak i narciarstwem. Na XVII OZML startował poza konkursem w kategorii szybowców wyczynowych.

Janek opowiada o tym, jak dużo ma w ciągu roku pracy w związku z pełnieniem przez niego obowiązków instruktora narciarskiego w klubie sportowym (w CWKS). — Ale to nie znaczy, żeby nie znalazł się czas na modelarstwo — mówi z uśmiechem. W ogóle z Jankiem Kulą trudno jest wdać się w obszerną, wyczerpującą rozmowę. Jest bardzo skromny i nawet zdziwiony, że komuś wydaje się ciekawe, iż jest on modelarzem.

Przerywamy rozmowę. Przyjeżdża na motocyklu komisarz i w chwilę potem dowiaduję się, że model Kuli utrzymał się w powietrzu 7 min. 42,5 sek. Wylądował daleko, za skrajem lotniska, po pięknym, regularnym locie. Nie rekord, ale lot godny uwagi.

Janek Kula cieszy się, że może brać udział w XVII OZML, choć poza konkursem. — To moje pierwsze w życiu zawody — mówi. — Jak tu pięknie, ile modeli, ilu zawodników! W Zakopanem opowiem chłopcom o tym, co tu widziałem! (Kula trafił na OZML przypadkowo).

Żegnam Janka. Namawiam go, żeby ruszył modelarstwo w Zakopanem. Obiecuje.

CZY ZNASZ LUDZI LOTNICTWA ZSRR

Część II

Według podanych niżej określeń wstawić w poziomie rzędy niniejszej figury, nazwiska pionierów i bohaterów lotnictwa Związku Radzieckiego, ustawiając wyrazy w ten sposób, aby w środkowym pionowym rzędzie odczytać nazwisko pierwszego w świecie konstruktora spadochronu użytkowego.

OKREŚLENIE NAZWISK

1. Członek załogi samolotu, słynnej z przelotu nad Biegunem Północnym.
2. Wielki uczony rosyjski, który w 1754 r. zbudował model śmigłowca i opracował jego teorię lotu i zasady konstrukcji.
3. Znany konstruktor pokładowego uzbrojenia lotniczego.
4. Sławny pilot bojowy, który taranem uderzył w bombowiec hitlerowski, aby nie dopuścić go nad Moskwę.
5. Pilot bojowy, Bohater Związku Radzieckiego i jednocześnie bohater książki „Opowieść o prawdziwym człowieku".
6. Nieśmiertelnej sławy pilot, który skierował lot swojego płonącego samolotu bombowego w hitlerowski transport z benzyną, ginąc w płomieniach i niszcząc przy tym ważny węzeł komunikacyjny.
7. Zdobywcą rekordu szybkości i wznoszenia w 1911 r.
8. Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, który zestrzelił 37 samolotów hitlerowskich.
9. Konstruktor słynnego bombowca nurkującego.
10. Pierwszy wykonawca na świecie figur wyższego pilotażu na odrzutowcu.
11. Słynny pilot — kierownik wyprawy ratowniczej lodołamacza „Czeluskin" — pierwszy Bohater Związku Radzieckiego.

Rozwiązanie nadsyłać do dnia 15. września br. Za dobre rozwiązanie redakcja przeznacza nagrody książkowe drogą losowania.

1						X					
2						X					
3						X					
4						X					
5						X					
6						X					
7						X					
8						X					
9						X					
10						X					
11						X					

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14.40, rocznie zł 28.80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 3419. 3-B-24252.